

**Обосновывающие материалы**  
**к проекту Стратегии пространственного развития Российской**  
**Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года**

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

1. Макроэкономические и демографические показатели.....	3
1.1. Валовой региональный продукт.....	3
1.2. Инвестиции в основной капитал.....	4
1.3. Естественное движение населения.....	6
1.4. Ожидаемая продолжительность жизни.....	9
1.5. Миграционный прирост.....	10
1.6. Доходы населения.....	12
1.7. Реальная заработная плата.....	13
1.8. Ввод в действие жилых домов и обеспеченность жильем.....	14
1.9. Износ основных фондов.....	16
1.10. Уровень безработицы.....	17
1.11. Уровень расчетной бюджетной обеспеченности.....	17
1.12. Доступ к социальным услугам и инфраструктуре.....	18
1.13. Развитие перспективных центров экономического роста.....	22
1.14. Концентрация населения в городах и городских агломерациях.....	24
2. Инфраструктура и основные отрасли экономики.....	28
2.1. Транспортная инфраструктура.....	28
2.2. Энергетическая инфраструктура и трубопроводный транспорт.....	49
2.3. Наука, высокотехнологичная деятельность, высшее образование.....	52
2.4. Информационно-телекоммуникационная инфраструктура.....	65
2.5. Использование морских акваторий.....	66
3. Геостратегические территории.....	71
3.1. Дальний Восток.....	71
3.2. Арктика.....	72
3.3. Республика Крым и г. Севастополь.....	72
3.4. Калининградская область.....	73
3.5. Северный Кавказ.....	73
4. Практика территориального планирования сопредельных стран.....	76
4.1. Территориальное развитие Республики Казахстан.....	76
4.2. Территориальное развитие Республики Армения.....	80
4.3. Территориальное развитие Республики Беларусь.....	83
4.4. Территориальное развитие Республики Абхазия.....	86
4.5. Территориальное развитие Монголии.....	89
4.6. Территориальное развитие Грузии.....	94
4.7. Территориальное развитие Китайской Народной Республики.....	97
4.8. Территориальное развитие Исламской Республики Иран.....	102
4.9. Территориальное развитие Азербайджанской Республики.....	104
5. Ключевые направления социально-экономического развития федеральных округов.....	109

5.1. Дальневосточного федерального округа (ДФО).....	109
5.2. Приволжского федерального округа (ПФО).....	110
5.3. Северо-западного федерального округа (СЗФО).....	113
5.4. Северо-Кавказского федерального округа (СКФО).....	118
5.5. Сибирского федерального округа (СФО).....	123
5.6. Уральского федерального округа (УФО).....	131
5.7. Центрального федерального округа (ЦФО).....	138
5.8. Южного федерального округа (ЮФО) и новых субъектов Российской Федерации	141
Приложение 1. Основные макроэкономические и бюджетные показатели .....	146
Приложение 2. Основные демографические и миграционные показатели .....	156
Приложение 3. О методике расчета ВДС городских агломераций .....	159
Приложение 4. Критерии определения 2000 опорных населенных пунктов .....	161
Приложение 5. Систематизация действующих территориальных критериев предоставления межбюджетных субсидий в разрезе государственных программ.....	163

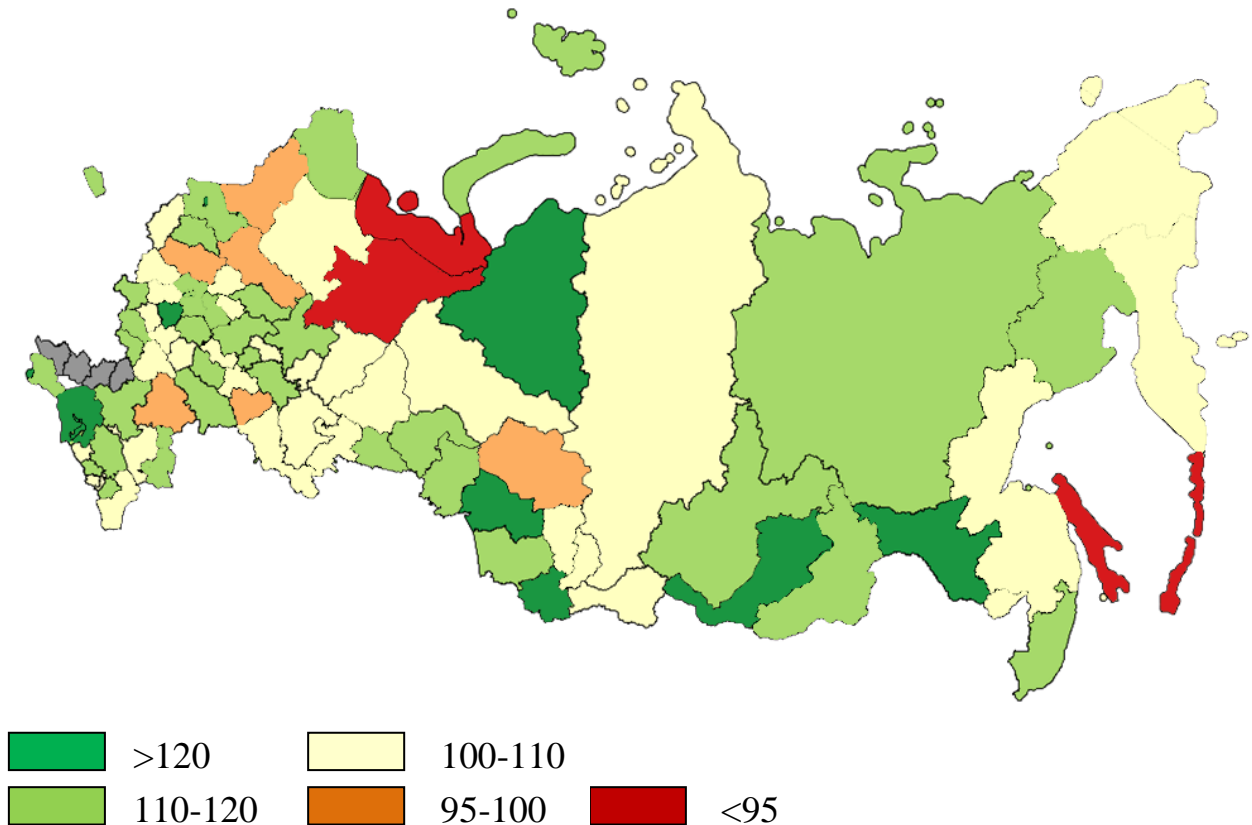
# ОБОСНОВАНИЕ ПОДХОДОВ К ПРОЕКТУ СТРАТЕГИИ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА С ПРОГНОЗОМ ДО 2036 ГОДА

## 1. Макроэкономические и демографические показатели

### 1.1. Валовой региональный продукт

Совокупный индекс физического объема валового регионального продукта<sup>1</sup> регионов России за 2017-2022 гг. вырос на 12,5% к уровню 2016 г. (для сравнения, за 2011-2016 гг. рост составил 68,5%).

Рисунок 1. Индекс физического объема ВРП в 2022 г., % к уровню 2016 г.



Источник: расчеты ЦСР по данным ЕМИСС

Наибольшие темпы роста ВРП отмечаются в Южном и Центральном федеральном округах (индекс физического объема в 2022 г. – 114,8% и 114,3% к уровню 2016 г. соответственно). Наихудшая динамика ВРП – в Сибирском (108,5%) и Приволжском федеральных округах (107,5%). Дальневосточный

<sup>1</sup> По данным Росстата

федеральный округ показал наибольший прирост по сравнению с предыдущим периодом (111,2% к 2016 г. по сравнению с 99,5% в 2012-2016 гг. к 2011 г.).

За 6 лет ВРП сократился в 9 регионах, сильнее всего – в зависящих от добычи нефти и газа Республике Коми (91,8% к уровню 2016 г.), Сахалинской области (92,4%), Ненецком автономном округе (94,6%). Сильнее всего выросли Ямало-Ненецкий автономный округ (137,6%), Амурская область (125,3%), Севастополь (138,2%), что, в первую очередь, связано с инвестициями в строительство инфраструктуры.

Более половины (53%) всего совокупного ВРП регионов России формируется в 9 регионах, причем их доля в экономике выросла с 50,2% в 2016 г. до 53,2% в 2022 году (Приложение 1). Среди этих регионов – столичные агломерации (Москва, Санкт-Петербург, Московская область) и крупнейшие минерально-сырьевые центры (Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский автономные округа, Красноярский край).

По показателю ВРП на душу населения растет межрегиональная дифференциация<sup>2</sup> регионов, измеренная по средневзвешенным значениям, – с 3,7 раз в 2016 году до 4,2 раз в 2022.

## **1.2. Инвестиции в основной капитал**

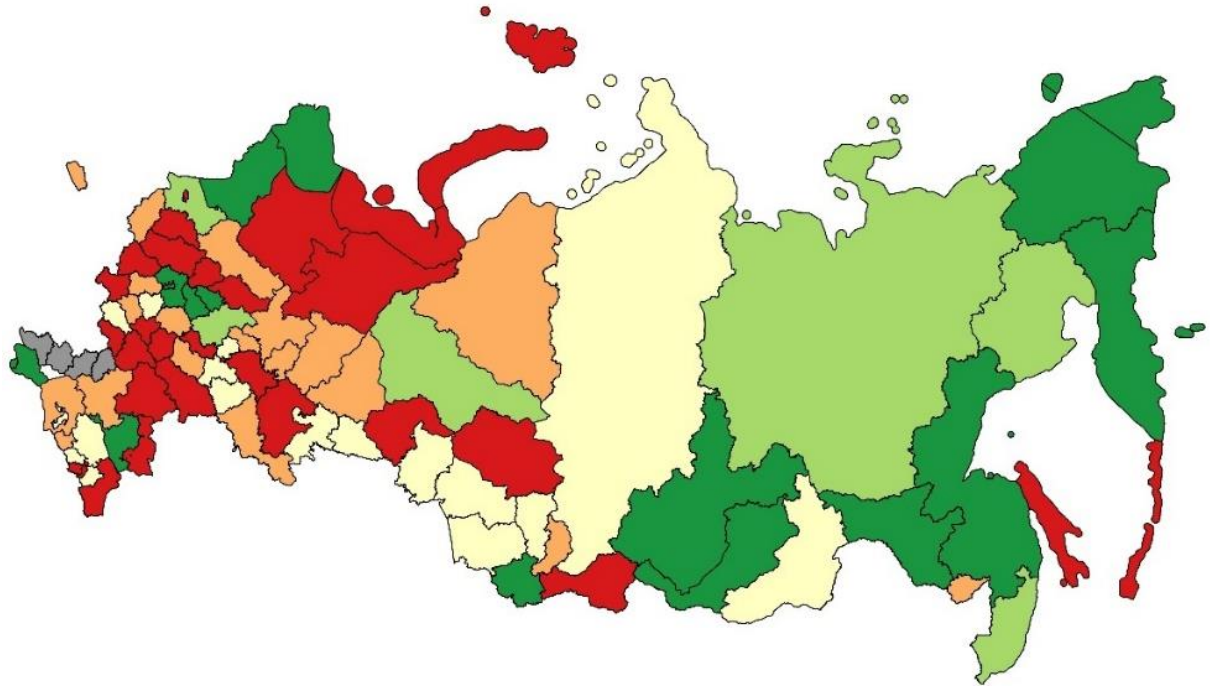
Индекс физического объема инвестиций в основной капитал<sup>3</sup> в России за 2017-2023 гг. составил 143,4%. Это существенно выше показателей 2010-2016 гг. (105,4% к уровню 2010 г.). Снижение инвестиций произошло в 22 регионах, рост – в 63. В 52 регионах темп роста инвестиций в 2017-2023 гг. превысил показатели 2010-2016 гг.

---

<sup>2</sup> Для оценки уровня дифференциации по различным показателям используется соотношение значений по 10 субъектам Российской Федерации с наибольшим значением показателя и 10 субъектам Российской Федерации с наименьшим значением показателя.

<sup>3</sup> По данным Росстата

Рисунок 2. Индекс физического объема инвестиций в 2023 г., % к уровню 2016 г.



Источник: данные ЕМИСС



Наибольший рост инвестиций пришелся на следующие группы регионов:

- образующих столичные агломерации: Москву (индекс физического объема инвестиций в 2017-2023 годах 239,4%), Московскую (157,2%) и Ленинградскую (168,0%) области;
- геостратегические регионы Дальнего Востока, Арктики и Крыма: Чукотский автономный округ (489,0%), Амурскую область (351,1%), Республики Бурятия (300,3%) и Алтай (238,1%), Хабаровский (218,9%) и Камчатский (204,1%) край, город Севастополь (202,8%), где основные инвестиции приходятся в добычу полезных ископаемых и транспортную инфраструктуру.

Сократился объем инвестиций в большинстве регионов Центрального (10 регионов из 18), а также ряде регионов Северо-Западного (5), Северо-Кавказского (2) федеральных округов. Сильнее всего инвестиции снизились в Астраханской области (42,7% от уровня 2016 года), Республике Коми (44,1%), Тамбовской области (53,3%).

По инвестициям на душу населения в 2023 году лидировали сырьевые регионы: Ямало-Ненецкий (2 867 тыс. руб.), Ненецкий (2 063 тыс. руб.), Чукотский (1 839 тыс. руб.) и Ханты-Мансийский (890 тыс. руб.) автономные

округа, Амурская область (997 тыс. руб.). Меньше всего инвестируют в Республике Ингушетия (44 тыс. руб.), Республике Калмыкия (52 тыс. руб.), Карачаево-Черкесской Республике (62 тыс. руб.), Республике Северная Осетия-Алания (64 тыс. руб.) и Ивановской области (74 тыс. руб.).

Межрегиональная дифференциация по инвестициям на душу населения, измеренная по средневзвешенным значениям, выросла с 4,1 раза в 2017 г. до 4,7 раз в 2023 г. (Приложение 1).

Тенденции к концентрации экономической активности проявляются и в промышленности<sup>4</sup>. В частности, в период с 2017 по 2023 гг. разрыв между 10 первыми и 10 последними субъектами Российской Федерации по объему промышленного производства вырос в 1,3 раза, а по объему промышленного производства на душу населения – в 1,5 раза. В результате доля 10 первых субъектов Российской Федерации выросла с 53,7% до 56,9%, а 10 последних сократилась с 0,32% до 0,25%.

### **1.3. Естественное движение населения**

За 7 лет естественный прирост населения<sup>5</sup> в целом по России сменился убылью: если в 2016 году коэффициент естественного прироста был равен 0, то в 2023 составил -3,3 на 1000 чел. Естественная убыль в 2023 году зафиксирована в 70 регионах (в 2016 году – в 45), естественный прирост – в 15 регионах (в 2016 году – в 40).

Наибольшая естественная убыль в 2023 году зафиксирована в регионах Центрального и Северо-Западного федеральных округов: Псковской (-9,9 на 1000 чел.), Смоленской (-9,4), Тверской (-9,2), Новгородской (-9,1), Орловской (-9,1) и Владимирской (-9,0) областях. Наибольший естественный прирост отмечается прежде всего в регионах Северного Кавказа: Чеченской Республике (15,4 на 1000 чел.), Республике Ингушетия (11,7), Республике Дагестан (8,6), а также в Республике Тыва (8,1) и Ямало-Ненецком автономном округе (7,4).

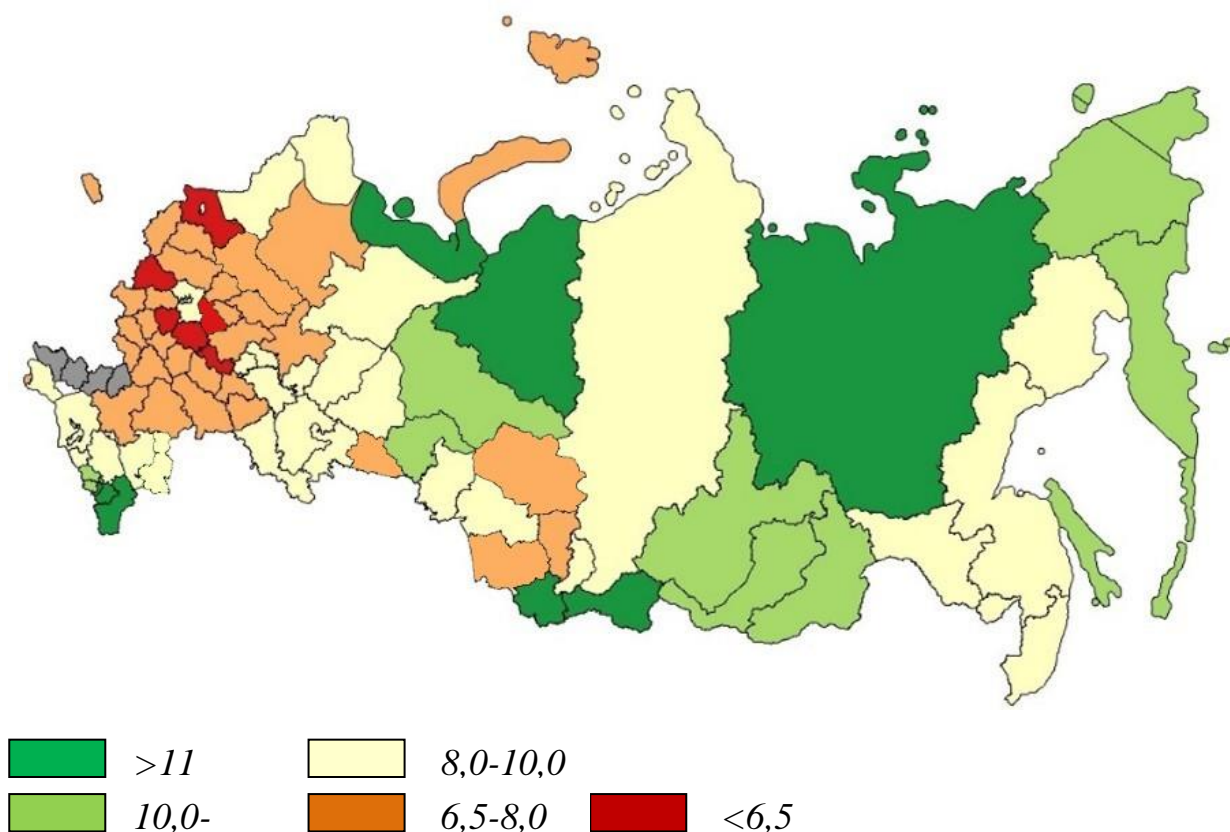
Снижение естественного прироста произошло вследствие снижения рождаемости: в 2016 году общий коэффициент рождаемости составил 12,9 на 1000 чел., в 2022 году – 8,9. За 6 лет рождаемость снизилась во всех регионах России. В свою очередь, сокращение рождаемости преимущественно связано с вступлением в фертильный возраст малочисленного поколения 1990-х гг.

---

<sup>4</sup> По данным Минпромторга

<sup>5</sup> По данным Росстата (ЕМИСС)

Рисунок 3. Общий коэффициент рождаемости в 2023 г. на 1000 чел.



Источник: данные ЕМИСС

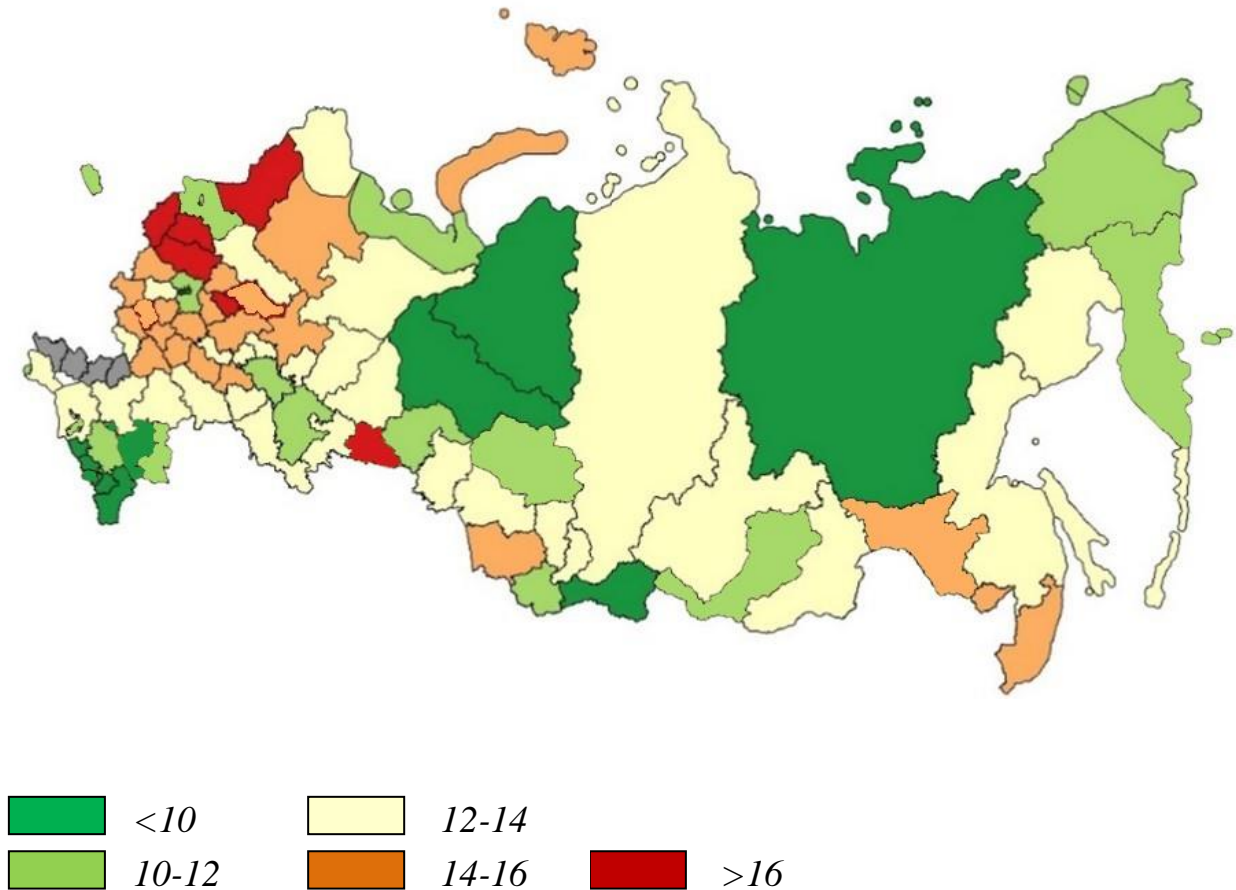
Наименьшая рождаемость в 2023 году отмечалась в регионах Приволжского, Центрального и Северо-Западного федеральных округов с повышенной долей возрастного населения: Республике Мордовия (5,9 на 1000 чел.), Ленинградской (6,0), Смоленской (5,8) и Рязанской (6,0) областях. Наибольшая рождаемость зафиксирована в Чеченской Республике (19,7), Республике Тыва (16,9), Республике Ингушетия (15), Республике Дагестан (13,1) и Ямало-Ненецком автономном округе (12,9).

Начиная с 2016 года регистрируется снижение рождаемости и естественная убыль населения Российской Федерации (Приложение 2). В 2023 году естественная убыль составила 0,5 млн человек, а суммарный коэффициент рождаемости составил 1,41 рождений на одну женщину. С 2010 по 2021 год количество женщин в активном репродуктивном возрасте от 20 до 29 лет снизилось на 37,1%. Прогнозируется продолжение снижения численности женщин репродуктивного возраста до 2046 года<sup>6</sup>. Согласно демографическому прогнозу Росстата, к 2030 году численность населения страны сократится на 3,6 млн человек.

<sup>6</sup> Демографический прогноз до 2046 года. Росстат России. Демография (rosstat.gov.ru)

Смертность за 7 лет в целом по стране снизилась (за исключением всплеска в пандемию коронавируса): в 2016 году общий коэффициент смертности составил 12,9 на 1000 чел., в 2023 – 12. Снизилась смертность в 64 регионах, в 21 – выросла.

Рисунок 4. Общий коэффициент смертности в 2023 г. на 1000 чел.



Источник: данные ЕМИСС

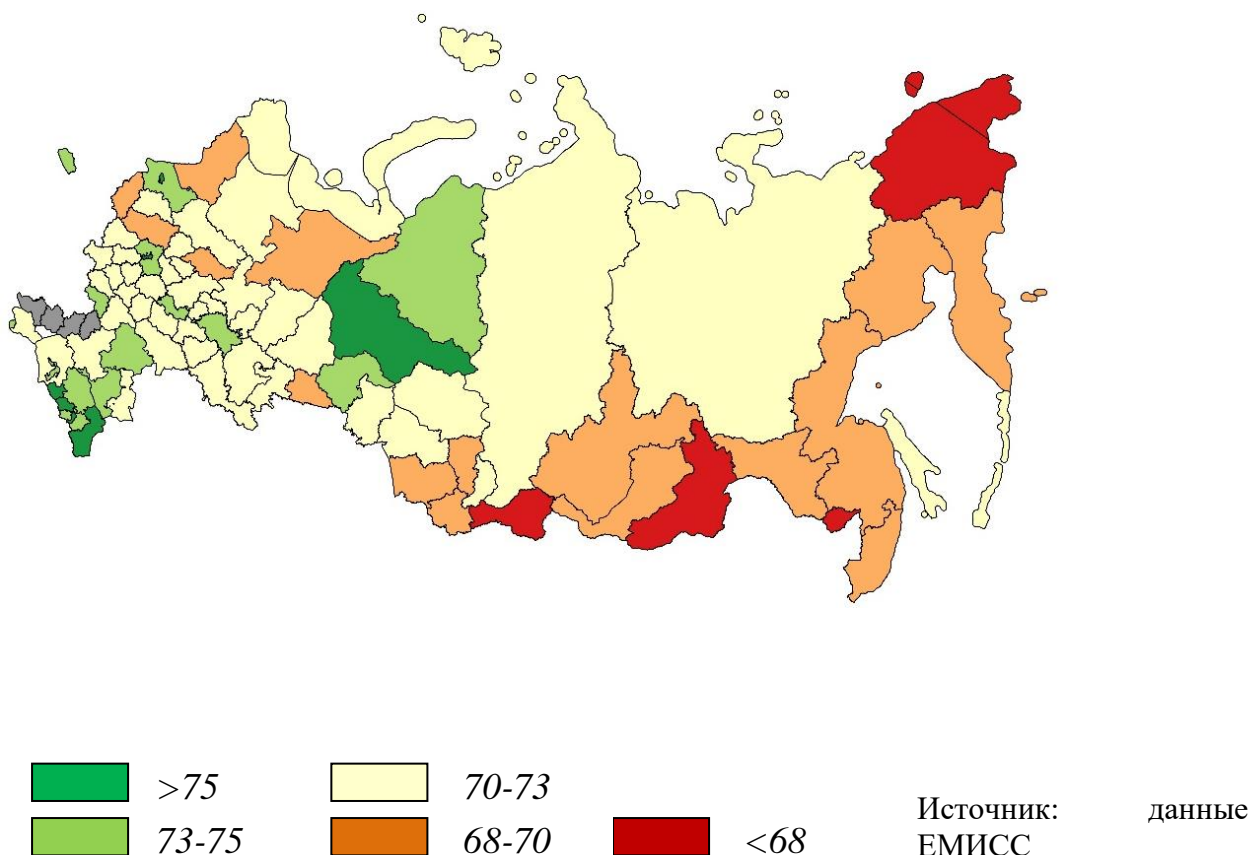
Наибольшая смертность в 2023 году отмечалась в регионах Центрального и Северо-Западного федеральных округов: Псковской области (17 на 1000 чел.), Республике Карелия (16,5), Курганской (16,4), Тверской (16,3), Ивановской (16,1) и Новгородской (16,1) областях. Наименьшая зафиксирована в Республике Ингушетия (3,2), Чеченской Республике (4,3), Республике Дагестан (4,5), Ямало-Ненецком (5,5) и Ханты-Мансийском (6,2) автономных округах.



#### 1.4. Ожидаемая продолжительность жизни

Ожидаемая продолжительность жизни<sup>7</sup> в целом по России за 7 лет выросла с 71,87 до 73,41 лет (+1,54 года). Показатель повысился в 80 регионах, снизился – в 5.

Рисунок 5. Ожидаемая продолжительность жизни при рождении в 2023 году, лет



Выше всего ожидаемая продолжительность жизни в 2023 г. на Северном Кавказе: в Республике Дагестан (79,87 лет), Республике Ингушетия (79,2), Кабардино-Балкарской Республике (77,14), а также в Москве (79,38) и Санкт-Петербурге (76,55). Наименьшая – на Дальнем Востоке: в Чукотском автономном округе (66,56), Республике Тыва (66,59), а также в Забайкальском крае (67,17). Ожидаемая продолжительность жизни значительно выросла в ряде геостратегических и слаборазвитых регионов – например, Севастополе (+3,88 лет), Республике Тыва (+2,38), Республике Саха (+2,8).

Межрегиональная дифференциация регионов по ожидаемой продолжительности жизни за 7 лет незначительно увеличилась: с 1,12 раз в 2016 г. до 1,13 раза в 2023.

Здесь и далее степень межрегиональной дифференциации измеряется как отношение среднего значения показателя по 10 первым субъектам

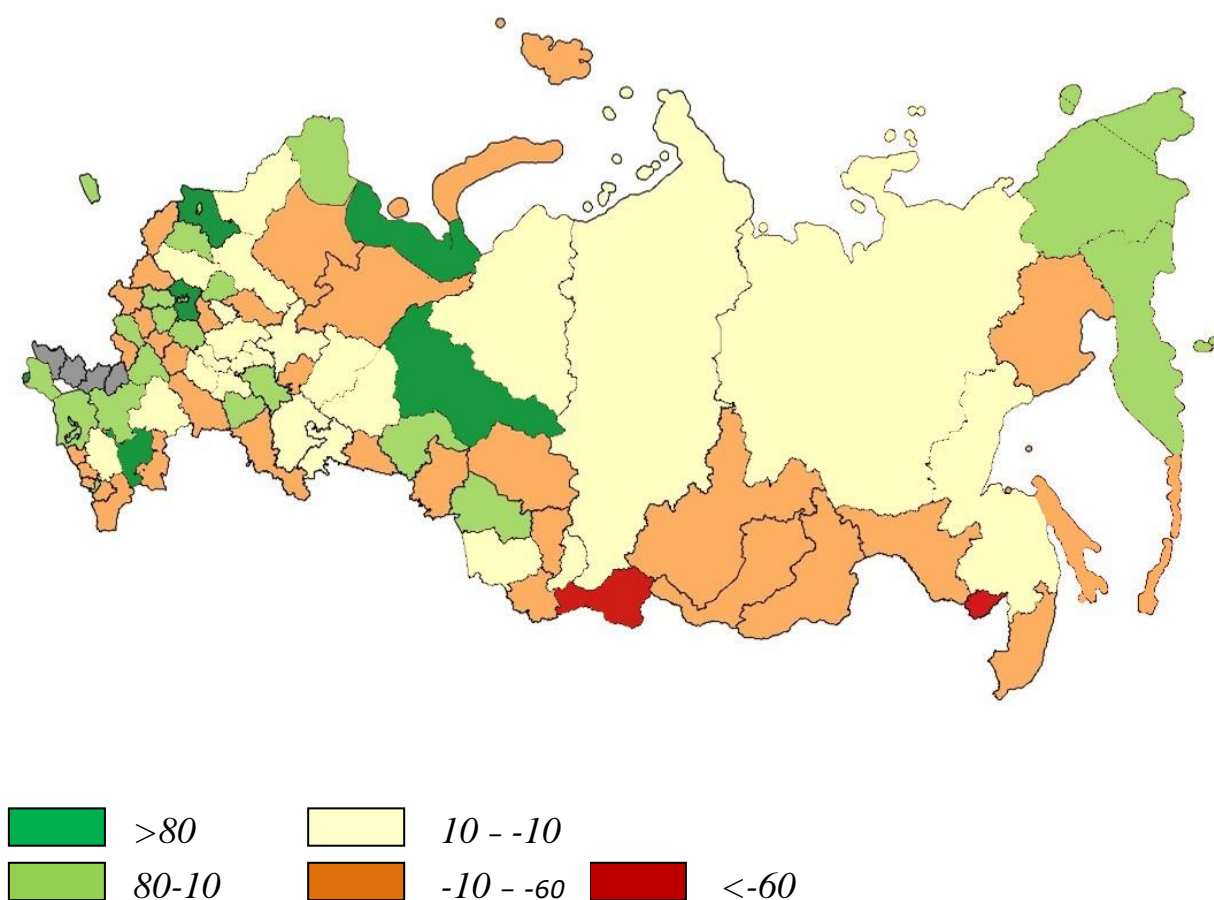
<sup>7</sup> По данным Росстата (ЕМИСС)

Российской Федерации к среднему значению показателя по 10 последним субъектам Российской Федерации.

### 1.5. Миграционный прирост

Миграционный прирост<sup>8</sup> в России за 7 лет сократился: в 2016 г. коэффициент миграционного прироста составил 27,1 на 10 000 чел., в 2023 – 13,9. В 2023 г. прирост наблюдался в 38 из 85 регионов, в 47 был отток. По сравнению с 2016 г. ситуация улучшилась – тогда население уезжало из 49 регионов.

Рисунок 6. Коэффициент миграционного прироста в 2023 году, чел. на тыс. населения



Источник: данные ЕМИСС

Наибольший отток в 2023 г. отмечался в регионах Дальнего Востока и Сибири: Республике Тыва (-73,9 на 10 000 чел.), Еврейской автономной области (-61,3), Забайкальском крае (-49,6) и Томской области (-46,4).

<sup>8</sup> По данным Росстата (ЕМИСС)

Сохраняется тенденция к миграции населения в ограниченное число регионов, включая столичные агломерации: наибольший миграционный прирост зафиксирован в Ненецком (184,4 на 10 000 чел.) и Ханты-Мансийском (120,6) автономных округах, Ленинградской области (113,8), Московской области (94,3).

Следует отметить такую негативную тенденцию, как депопуляция сельской местности. Отток населения в столичные регионы и города-миллионники становится причиной обезлюдения сельских территорий, а также естественной убыли населения. В России 155,5 тыс. населенных пунктов, из которых 155,1 тыс. с численностью населения менее 50 тыс. человек, а 80,2 тыс. – с численностью населения до 100 чел. С 2020 года численность сельского населения сократилась на 588 тыс. чел., а число населенных пунктов без населения выросло до 24,8 тыс. (16%).

В международном масштабе в последние десятилетия отмечается устойчивый рост миграционных потоков: если в 2000 году насчитывалось 175 млн мигрантов, то к 2020 году их число выросло до 280 млн человек. Наибольший рост отмечается в Европе и Азии – с 56,9 и 49,1 млн человек в 2000 году до 86,7 и 85,6 млн человек в 2020 году соответственно.

Российская Федерация занимает четвертое место в мире по общему количеству мигрантов (11,6 млн человек), уступая лишь Соединенным Штатам Америки, Федеративной Республике Германия и Королевству Саудовская Аравия. Основными источниками миграции в Российскую Федерацию в последние 20 лет являлись страны бывшего СССР, включая Республику Узбекистан, Республику Таджикистан, Киргизскую Республику, Украину, Республику Казахстан, Республику Беларусь и Азербайджанскую Республику.

В условиях сокращения рождаемости и старения населения в наиболее экономически развитых странах повышается мировая конкуренция за рабочую силу, в том числе за высококвалифицированные кадры.

В этих условиях внешняя миграция в Российскую Федерацию сокращается: в 2016 году коэффициент миграционного прироста, отражающий разницу между приехавшими и уехавшими, составил 27 на 10 000 человек, а в 2023 году – 13,9.

За первую половину 2024 года на миграционный учет встало 4,7 млн иностранных граждан<sup>9</sup>, что на треть меньше показателя за аналогичный период 2017 года (7 млн человек). По состоянию на 1 июля 2024 года на миграционном учете в Российской Федерации состояло 2,9 млн иностранных

---

<sup>9</sup> Доклад МВД России «Обзор основных показателей в сфере миграции за I полугодие 2024 года».

граждан, в том числе 952,6 тыс. граждан Республики Узбекистан (32,9%), 667,2 тыс. граждан Республики Таджикистан (22,8%), 334 тыс. граждан Киргизской Республики (11,4%). Почти половина иностранных граждан зарегистрирована в Московской (42,3%) и Санкт-Петербургской (6,7%) агломерациях.

### 1.6. Доходы населения

Реальные доходы населения<sup>10</sup> в целом по России в 2017-2022 гг. выросли на 4,7% к уровню 2016 г. При этом доходы росли лишь в 37 регионах, а в 48 они сокращались.

Опережающий рост реальных доходов населения отмечается:

- в столичных агломерациях (Москва – 117,1% к уровню 2016 года, Санкт-Петербург – 121,6%, Ленинградская область – 112,9%);
- в добывающих регионах (Чукотский автономный округ – 129,4%, Магаданская область – 123,2%, Ямало-Ненецкий автономный округ – 121,3%);
- на геостратегических территориях (Севастополь – 120%, Республика Крым – 113,9%, Республика Саха (Якутия) – 112,2%, Камчатский край – 112%, Амурская область – 108,7%, Сахалинская область – 105,1%).

Снижение реальных доходов отмечалось в большинстве регионов, специализирующихся на машиностроении и металлообработке (Калужская, Свердловская, Ульяновская, Ярославская области и др.) или сельском хозяйстве (Тамбовская, Брянская, Воронежская области, Алтайский край).

Среднедушевые денежные доходы населения, скорректированные на стоимость фиксированного набора товаров и услуг, в 4 кв. 2022 года составили 53,4 тыс. руб. (+48% к уровню 2016 года).

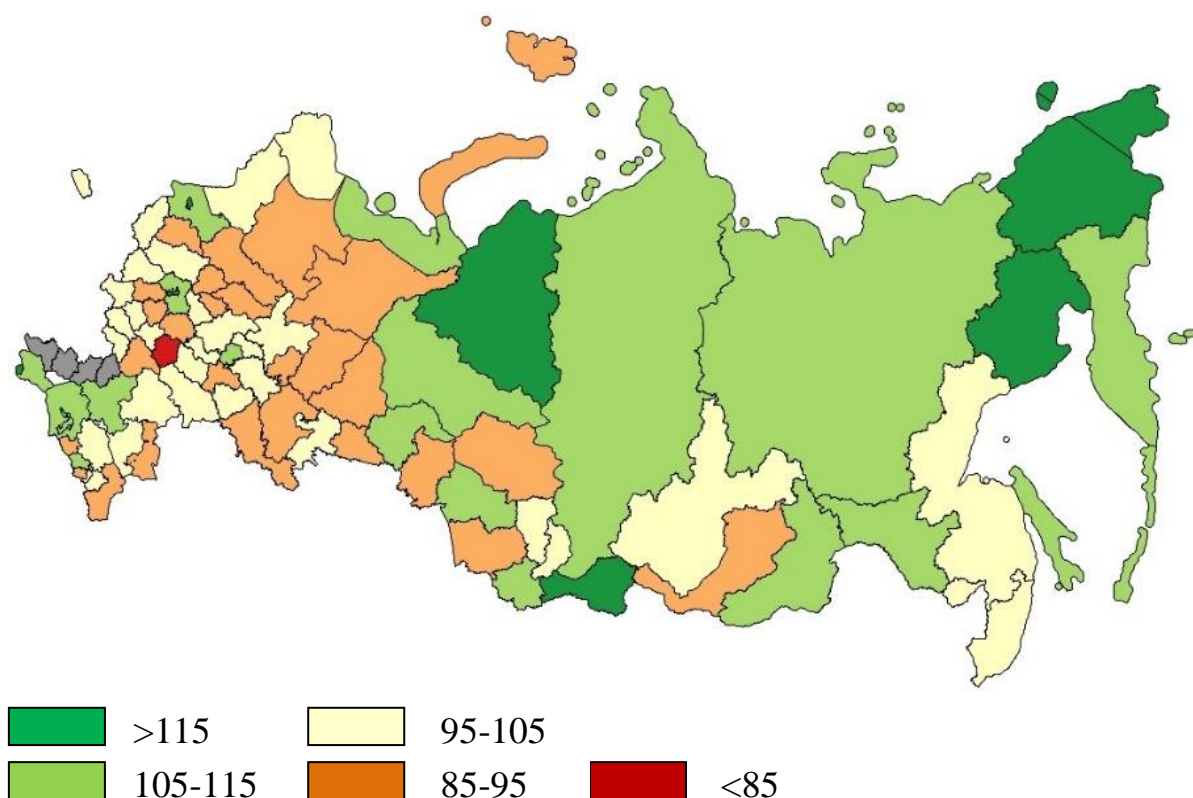
Из федеральных округов выше среднего значения показателя в Центральном (64,4 тыс. руб.) и Северо-Западном (56,1 тыс. руб.), низкие – в Северо-Кавказском (41,3 тыс. руб.), Сибирском (45,2 тыс. руб.) и Приволжском (46,7 тыс. руб.).

Наибольшие доходы фиксируются в добывающих регионах севера – Ямало-Ненецком (101,2 тыс. руб.), Ненецком (97 тыс. руб.) и Чукотском (77,1 тыс. руб.) автономных округах. Наименьшие – в Республике Ингушетия (30,6 тыс. руб.), Карачаево-Черкесской Республике (31,5 тыс. руб.), Республике Мордовия (33 тыс. руб.).

---

<sup>10</sup> По данным Росстата

Рисунок 7. Индекс роста реальных доходов населения в 2022 г., % к 2016 г.



Источник: расчеты ЦСР по данным ЕМИСС

Дифференциация регионов по данному показателю в 2017-2022 гг. выросла с 2,1 в 2016 г. до 2,4 раз в 2022 г.

Численность граждан с доходами ниже границы бедности к 2024 г. сократилась до 12,4 млн чел. (8,5%, в 2016 г. – 13,3%). Высокая бедность сохранялась в республиках Ингушетия (27,7%), Тыва (23,5%) и Калмыкия (18,8%), Карачаево-Черкесской Республике (20,6%). Наибольшее снижение уровня бедности с 2016 по 2023 гг. показали республики Тыва (-14,3 п.п.) и Крым (-9,5 п.п.), Кабардино-Балкарская Республика (-12,1 п.п.).

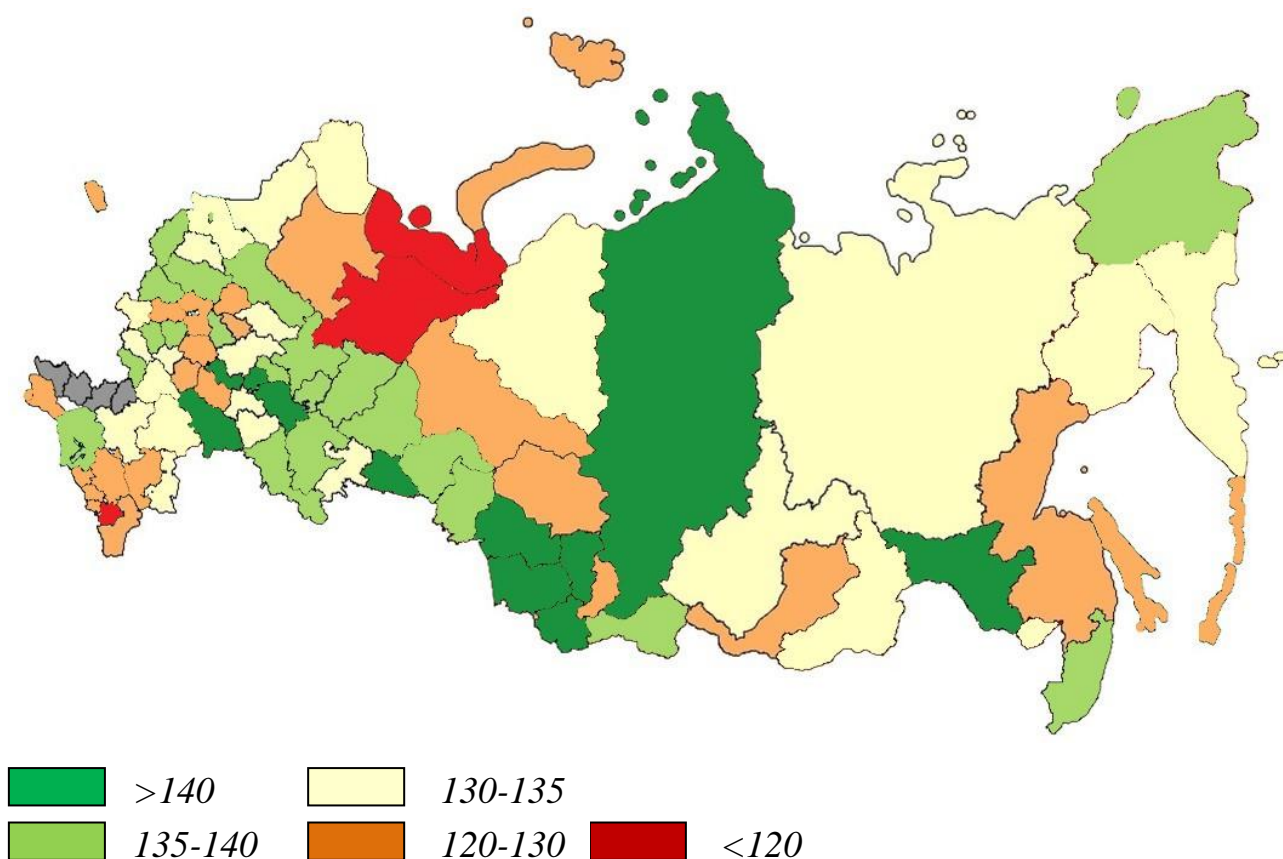
Значение коэффициента Джини (индекса концентрации доходов) по Российской Федерации с 2016 по 2023 год снизилось с 0,411 до 0,405 (приложение 7). В 74 субъектах Российской Федерации за указанный период также снизилось и внутрирегиональное неравенство по доходам. В то же время по итогам 2023 года в сравнении с 2022 годом уровень неравенства увеличился.

### 1.7. Реальная заработная плата

Реальная зарплата<sup>11</sup> в России к 2023 г. выросла на 37,8% с 2016 г. Рост произошел во всех регионах.

<sup>11</sup> По данным Росстата

Рисунок 8. Индекс роста реальной начисленной заработной платы в 2023 г., % к уровню 2016 г.



Источник: расчеты ЦСР по данным ЕМИСС

Существенно ниже среднероссийского уровня рост зарплаты на Северном Кавказе (21,4% к уровню 2016 г.). Наибольший рост – в Сибирском (+41,4%) и Приволжском (+39,3%) федеральных округах.

Меньше всего выросла реальная зарплата в Республике Ингушетия (+2,3%), Чеченской Республике (+12,7%), Республике Коми (+18,3%). Наибольший рост – в ряде геостратегических регионов и субъектах РФ, в которых реализуются индивидуальные программы развития – Чувашской Республике (+50,9%), Кемеровской (+49,0%) и Новосибирской (+48,8%) областях.

### 1.8. Ввод в действие жилых домов и обеспеченность жильем

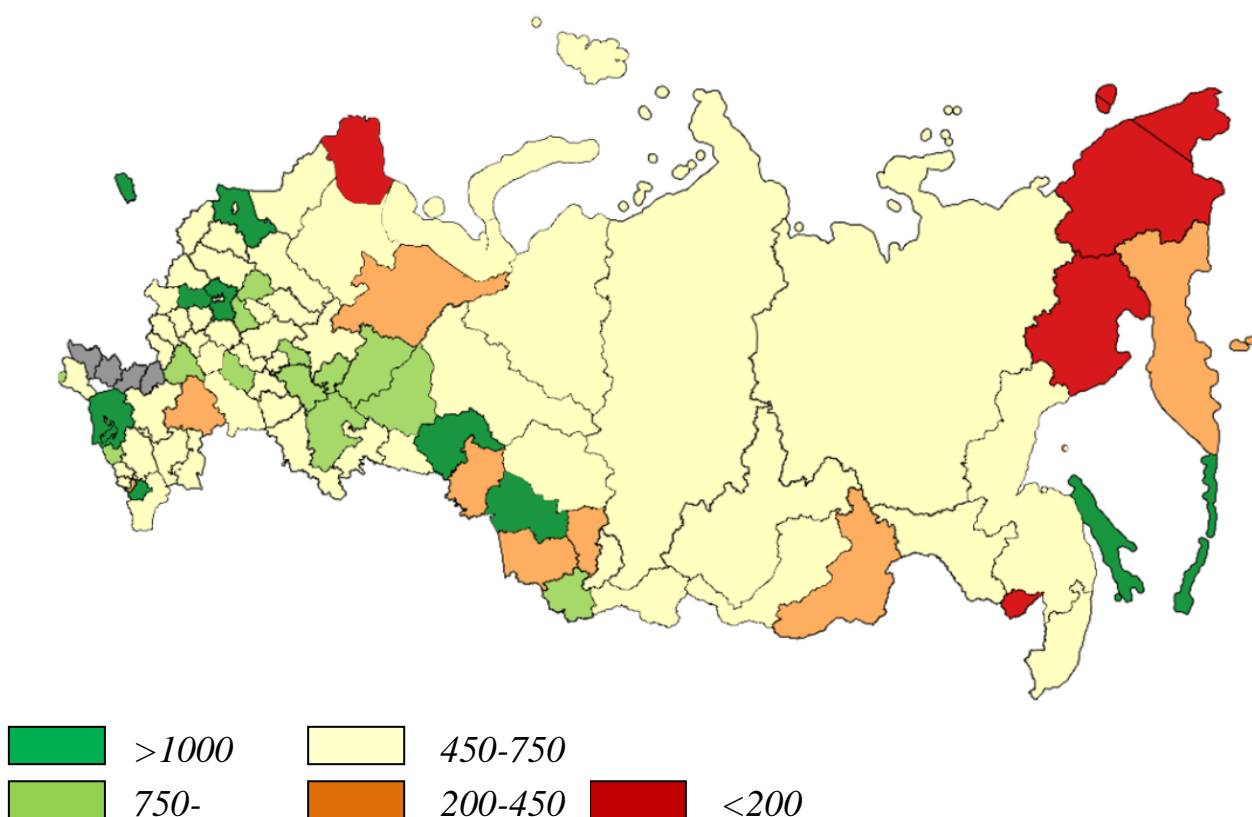
Ввод в действие жилья<sup>12</sup> с 2016 по 2023 гг. вырос с 544 до 755 кв. м. на 1000 чел. Удельный ввод жилья увеличился в 71 регионах и сократился в 14 регионе. Меньше всего жилья в 2023 г. вводилось в регионах Дальнего Востока (568 кв. м на 1000 чел.): Чукотском автономном округе (130), Магаданской (89) и Еврейской автономной (175) областях, а также

<sup>12</sup> По данным Росстата (ЕМИСС)



Мурманской области (92). Больше всего – в миграционно привлекательных Ленинградской (2063), Тюменской (1542) Московской (1448), областях, а также в Чеченской Республике вследствие значительного естественного прироста (1511).

Рисунок 9. Ввод в действие жилых домов в 2023 г., ед. на 1000 населения



Источник: данные ЕМИСС

Сильнее всего ввод жилья за 6 лет сократился в Тамбовской (-297 кв. м на 1000 чел.), Еврейской автономной области (-291), Республике Ингушетия (-266), Липецкой (-235) и Белгородской (-233) областях, Республике Дагестан (-109). Наибольший прирост отмечается в Ленинградской области (+877), Чеченской Республике (+770), Республике Адыгея (+627), Карачаево-Черкесской (+545) и Удмуртской (+532) Республиках.

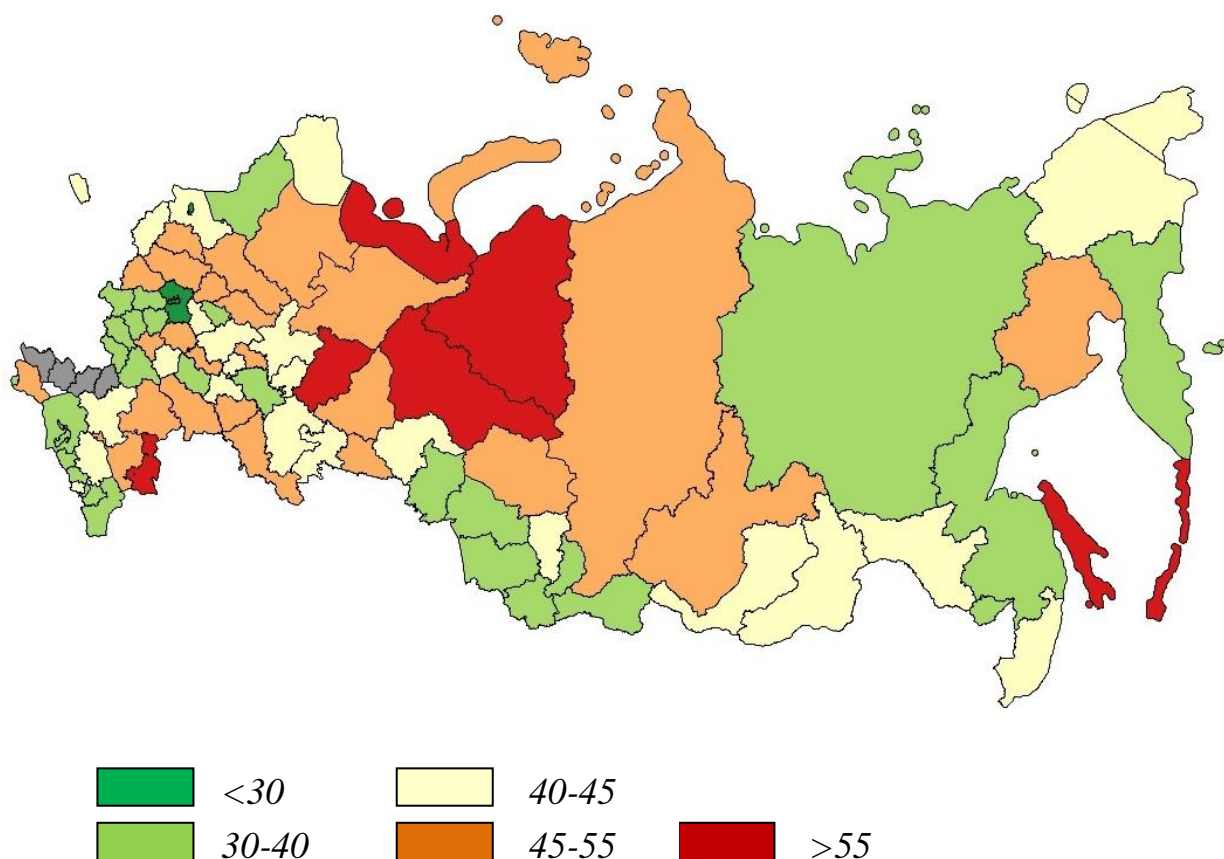
Межрегиональная дифференциация по данному показателю за период 2016-2023 практически не изменилась: снизилась с 5,4 раз в 2016 до 5,3 раз в 2023 году.

В то же время рост ввода жилья способствовал росту обеспеченности граждан жильем, которая выросла с 24,8 кв. м на 1 жителя в 2016 году до 28,8 кв. м в 2023 году. Обеспеченность выросла в 84 регионах России, кроме Чукотского автономного округа.

## 1.9. Износ основных фондов

Степень износа основных фондов<sup>13</sup> в России сократилась с 48,1% в 2016 г. до 40,5% в 2022. Износ сократился в 63 регионах, увеличился – в 22.

Рисунок 10. Степень износа основных фондов по полному кругу организаций на конец 2022 г., %



Источник: данные ЕМИСС

Износ вырос на Дальнем Востоке (рост с 41,4% до 42,7% к 2022 г.) и Северном Кавказе (с 38,3% до 38,9%). Сильнее всего износ снизился в Центральном федеральном округе (с 43,5% до 32,3%). Наибольший износ в 2022 г. отмечался в нефтегазодобывающих регионах – Ханты-Мансийском автономном округе (64,8%), Астраханской (61,4%) и Сахалинской (59%) областях, а также иных крупных индустриальных регионах (Пермский край, Свердловская и Самарская области и др.). Наименьший – в инвестиционно привлекательных столичных регионах и Краснодарском крае.

<sup>13</sup> По данным Росстата (ЕМИСС)



### **1.10. Уровень безработицы**

Уровень безработицы<sup>14</sup> по методологии Международной организации труда сократился с 5,2% в 2017 году до 3,2% в 2023 г. Безработица снизилась в 82 из 85 регионов России. Высокая безработица сохраняется на Северном Кавказе (9,7%): в республиках Ингушетия (27,8%), Дагестан (11,9%), Чеченской Республике (10,7%). За 2018-2023 гг. безработица существенно снизилась в Республике Тыва (-11,7 п.п.), Карачаево-Черкесской Республике (-6,2 п.п.), Иркутской области (-5,0 п.п.).

### **1.11. Уровень расчетной бюджетной обеспеченности**

Уровень расчетной бюджетной обеспеченности (РБО)<sup>15</sup> в 2023 г., в сравнении с 2017 вырос в 34 регионах и сократился в 50 (в Республике Коми остался на том же уровне). В 19 регионах в 2023 г. РБО превысила среднероссийский уровень (в 2017 – в 13).

Низкий уровень РБО сохраняется в регионах Северного Кавказа, Крыму и Севастополе. Сильнее всего РБО выросла в регионах, ориентированных на экспорт сырья и продукции низких переделов: Мурманской, Белгородской областях, Красноярском крае.

Межрегиональная дифференциация по данному показателю незначительно растет (с 2,56 раз в 2017 году до 2,66 раз в 2023 году).

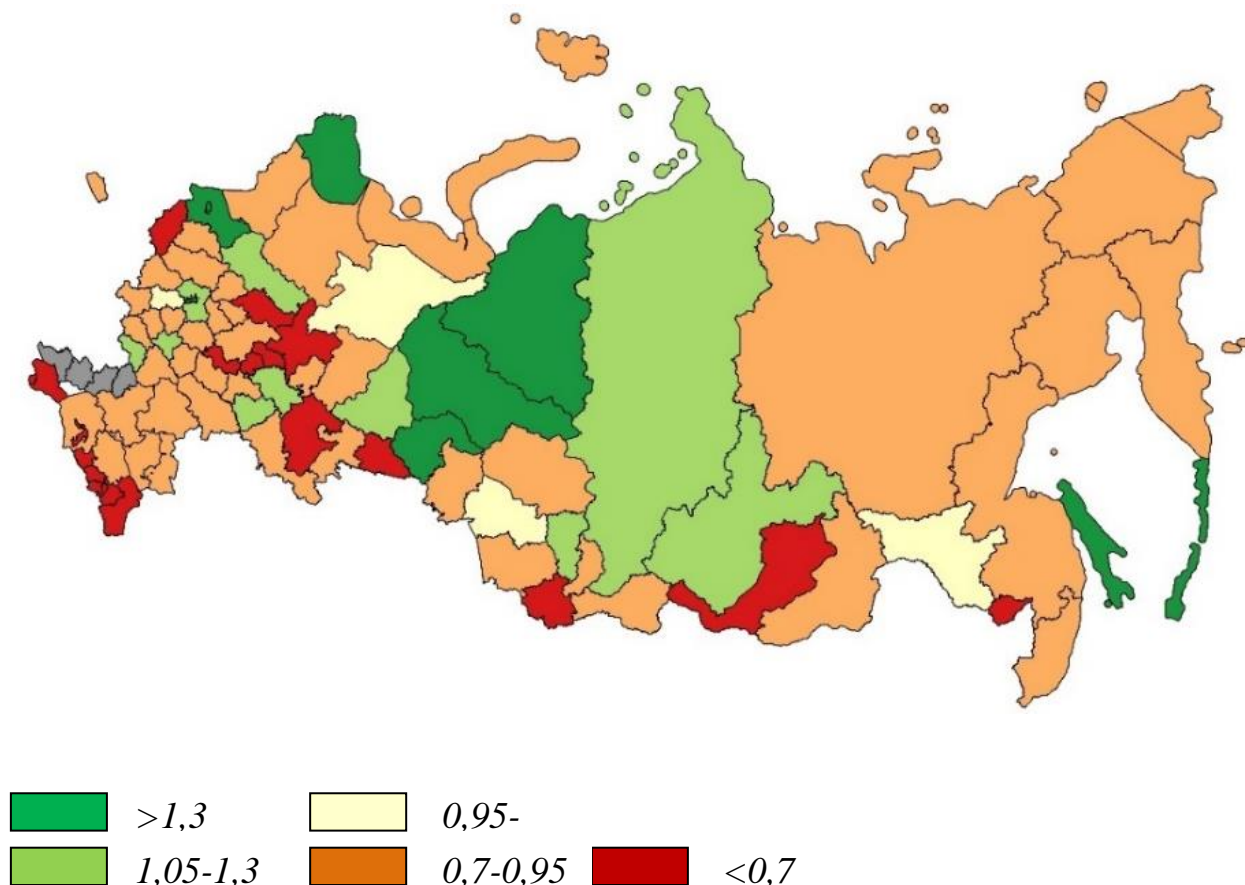
В 2017–2022 годах сокращалась межрегиональная дифференциация по уровню бюджетной обеспеченности после распределения дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности с учетом оказания финансовой поддержки из федерального бюджета в форме целевых межбюджетных трансфертов, начиная с разницы в 2,60 раза в 2017 году до разницы в 2,33 раза в 2022 году, к 2023 году уровень дифференциации снизился до 2,11 раза.

---

<sup>14</sup> По данным Росстата (ЕМИСС)

<sup>15</sup> По данным Минфин (<https://minfin.gov.ru/ru/document/>)

Рисунок 11. Уровень РБО в 2023 г., %



Источник: данные Минфина России

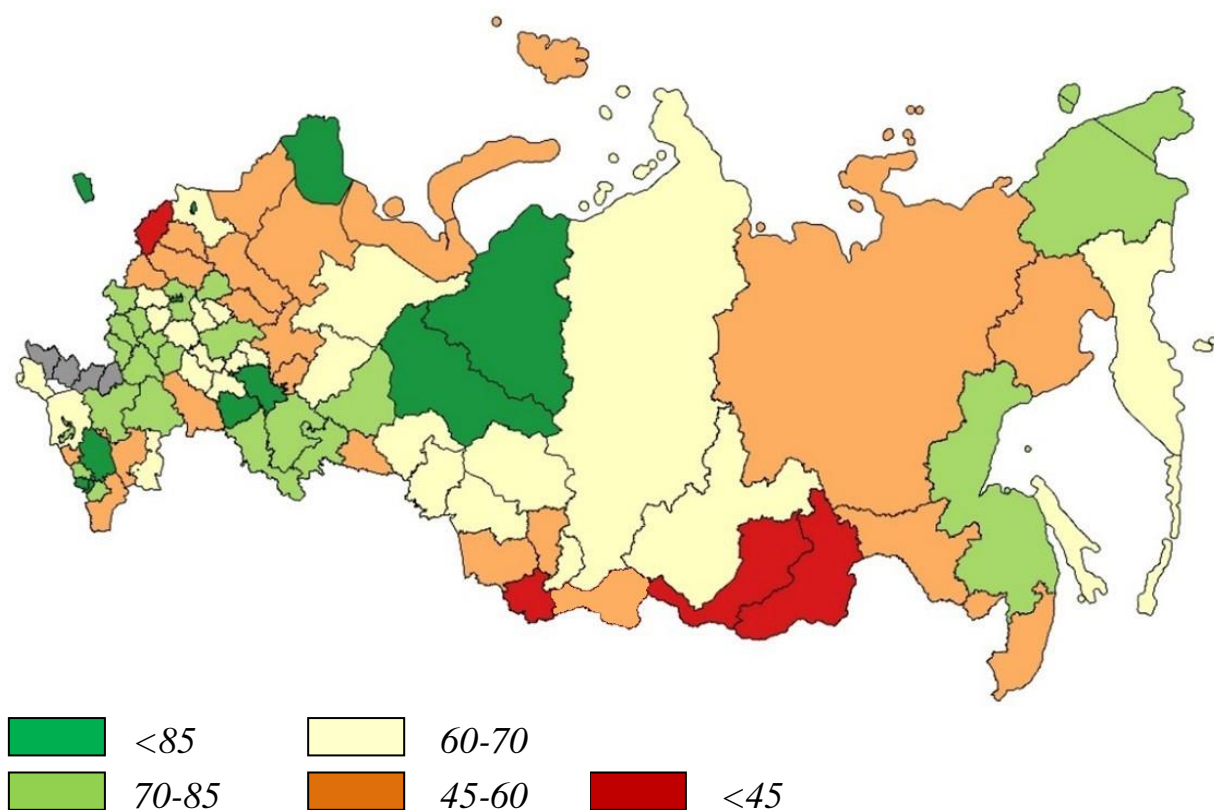
## 1.12. Доступ к социальным услугам и инфраструктуре

### *Благоустройство жилищного фонда*

Доля площади жилищного фонда<sup>16</sup>, обеспеченного всеми видами благоустройства (включая водопровод, канализацию, отопление, а также газ или электроплиту), в 2023 г. составила 73,1%, повысившись по сравнению с 2016 г. на 7,1 п.п.

<sup>16</sup> По данным Росстата (ЕМИСС)

Рисунок 12. Доля площади жилищного фонда, обеспеченного всеми видами благоустройства, в общей площади жилищного фонда в 2023 г.,%



Источник: данные ЕМИСС

Наименее обеспечены удобствами домохозяйства на Дальнем Востоке (58,1%) и в Сибири (62,8%) (в 2016 году – 56% и 53,1% соответственно).

Наибольшая степень благоустройства в 2023 году отмечалась в регионах Центрального (78,2%) и Северо-Западного (76,2%) федеральных округов. На Северном Кавказе за 7 лет уровень благоустройства жилищного фонда повысился с 62,4% до 75,1%.

Среди регионов в 2023 году наименее благоустроен жилищный фонд в Республике Алтай (40%), Республике Бурятия (44,2%), Псковской области (44,5%), Забайкальском крае (44,9%), Республике Саха (45,3%). Наибольшая степень благоустройства – в Республике Северная Осетия-Алания (97,9%), Санкт-Петербурге (96,8%), Ямало-Ненецком автономном округе (92,9%), Мурманской области (90,6%), Калининградской области (90,2%).

Межрегиональная дифференциация регионов по данному показателю за 7 лет (2016-2023) снизилась с 2,5 до 2 раз.

*Городская среда*

Среднероссийское значение индекса качества городской среды<sup>17</sup> в 2023 году достигло 200 баллов (в 2018 – 163). С начала расчета индекса в 2018 году качество городской среды повысилось во всех субъектах РФ.

Наименьшее значение индекса в 2023 году отмечается в регионах Сибири, Дальнего Востока и Северного Кавказа, включая Республику Саха (150 баллов), Забайкальский край (160), Республику Тыва (164), Республику Ингушетия (170) и Иркутскую область (172). Наилучший уровень развития городской среды – в Москве (304), Санкт-Петербурге (270), Московской (231), Тюменской (227) и Ярославской (221) областях.

Наибольший прирост значения индекса отмечается в Республике Калмыкия (с 117 до 182 баллов), Калужской (с 155 до 204) и Волгоградской (с 143 до 193) областях, Карачаево-Черкесской Республике (с 126 до 174).

Межрегиональная дифференциация по индексу качества городской среды сократилась – с 1,54 раза в 2018 году до 1,39 в 2023.

При этом повышение качества городской среды слабо влияет на миграционную активность населения: коэффициент корреляции между индексом и коэффициентом миграционного прироста для 2023 года составил 0,4.

*Обеспеченность местами в детских садах*

Обеспеченность местами в дошкольных образовательных учреждениях повышалась и на конец 2023 г. составила 795 на 1000 детей дошкольного возраста (в 2016 г. – 635). Обеспеченность выросла во всех регионах, кроме Москвы.

Наибольшая обеспеченность отмечается в Северо-Западном (975 мест на 1000 детей) и Приволжском (895) федеральных округах. Наименьшая – на Северном Кавказе (525), однако с 2016 г. показатель здесь вырос на 34%.

Межрегиональная дифференциация регионов по данному показателю существенно не изменилась – в 2016 в 2,1 раза, а в 2023 в 2,13 раз.

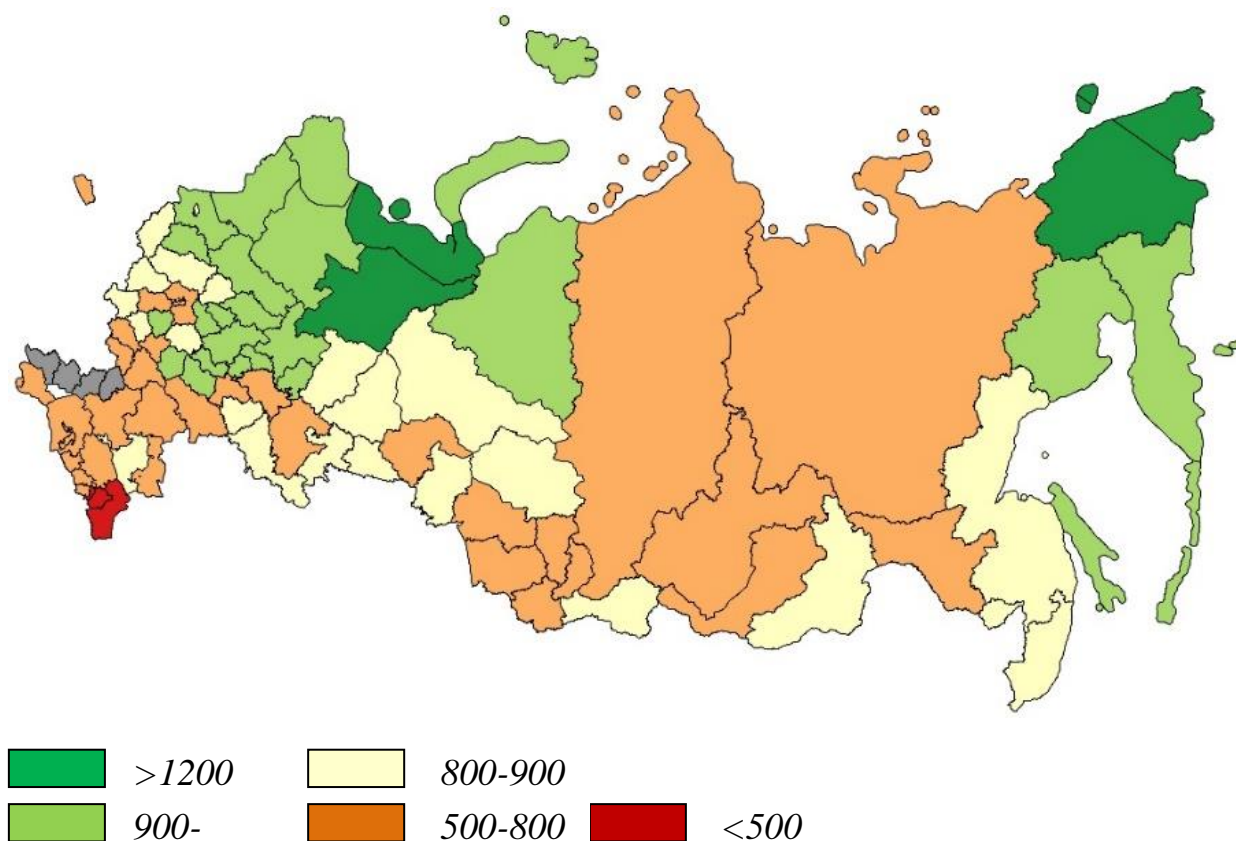
В сравнении с 2016 г. к 2023 г. выросла доступность дошкольного образования. На конец 2023 г. для детей от 2 мес. до 3 лет она составила 100% (+23,4%), 3-7 лет – 99,9% (+0,9%). Показатель вырос во всех федеральных округах, особенно в Сибирском (+29%), Северо-Кавказском (+26%), Уральском (+25,8%).

---

<sup>17</sup> По данным Росстата (ЕМИСС)

Отмечена положительная динамика и в дотационных регионах с высокой численностью детского населения, в т.ч. в республиках Северная Осетия (+56,4%), Ингушетия (+53,6%), Тыва (+44,8%).

Рисунок 13. Обеспеченность детей дошкольного возраста местами в дошкольных образовательных организациях в 2022 г., мест на 1000 детей



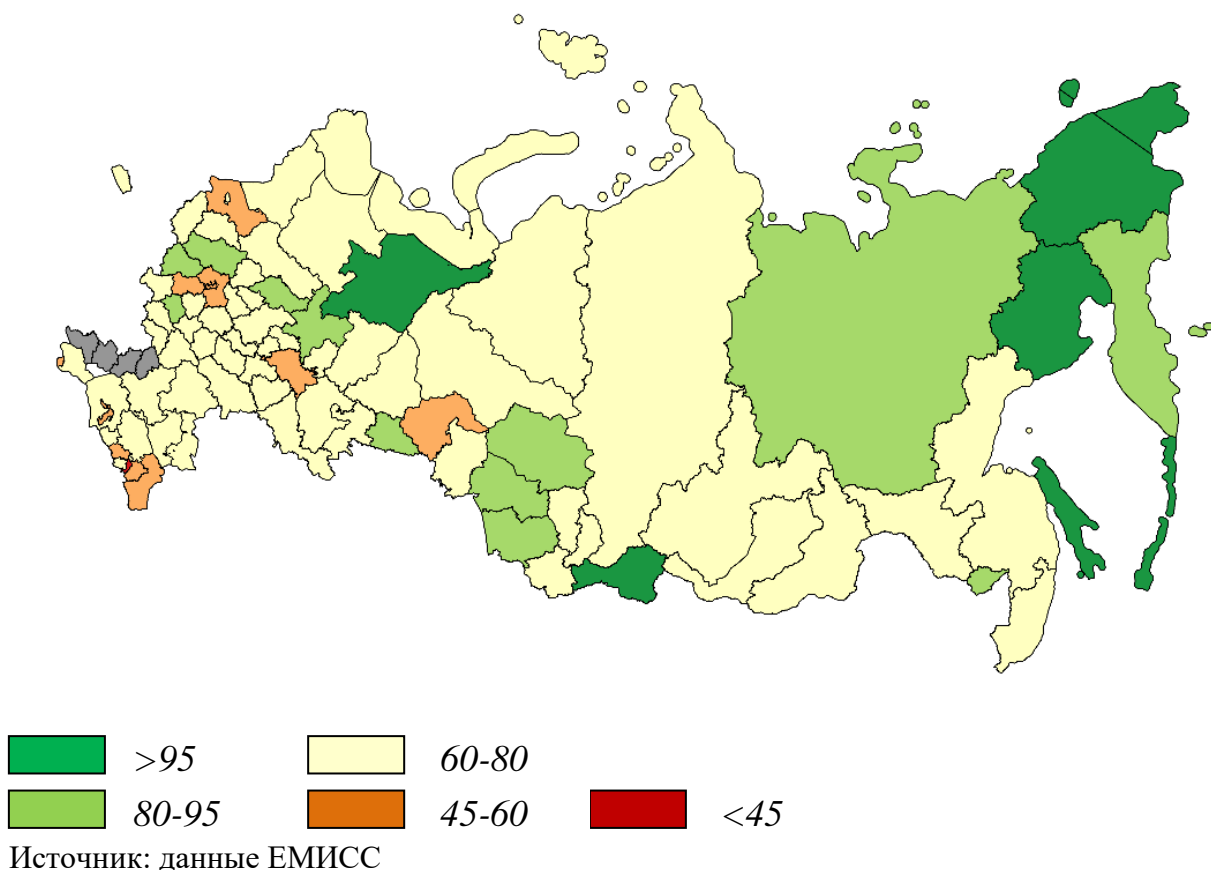
Источник: данные ЕМИСС

#### *Обеспеченность больничными койками*

Обеспеченность больничными койками<sup>18</sup> в России сократилась с 73,3 на 10 000 чел. в 2016 г. до 68 в 2022 г. Показатель снизился в 68 регионах России, вырос – в 17. Наименее обеспечены регионы с быстрорастущим населением: Республика Ингушетия (43,6 на 10 000 чел. в 2022 г.), Москва (46,5), Севастополь (48) и др. Наибольшая обеспеченность в регионах Дальнего Востока и Сибири: Чукотский автономный округ (135,1), Сахалинская область (105,5), Республика Тыва (102,6).

<sup>18</sup> По данным Росстата (ЕМИСС)

Рисунок 14. Обеспеченность населения больничными койками, мест на 10 000 чел.



По данному показателю межрегиональная дифференциация увеличилась – с 1,7 раз в 2016 г. до 1,9 раз в 2022 г.

### 1.13. Развитие перспективных центров экономического роста

Из 27 минерально-сырьевых и агропромышленных центров активно развивались центры добычи углеводородов (в т.ч. Ванкорский кластер) и золотодобычи в Восточной Сибири, территории с благоприятными условиями для сельского хозяйства (Белгородская, Курская, Липецкая области).

Из 20 перспективных центров экономического роста (крупнейших городских агломераций), определенных Стратегией пространственного развития Российской Федерации до 2025 года, вклад в экономику страны более 1% обеспечивают 8 крупнейших агломераций (2 столичные агломерации и 6 агломераций с относительно диверсифицированной экономикой и развитой инфраструктурой).

Валовая добавленная стоимость (ВДС)<sup>19</sup> 42 агломераций составила 44,4% ВРП субъектов РФ в 2018 г. К 2022 г. она осталась на схожем уровне,

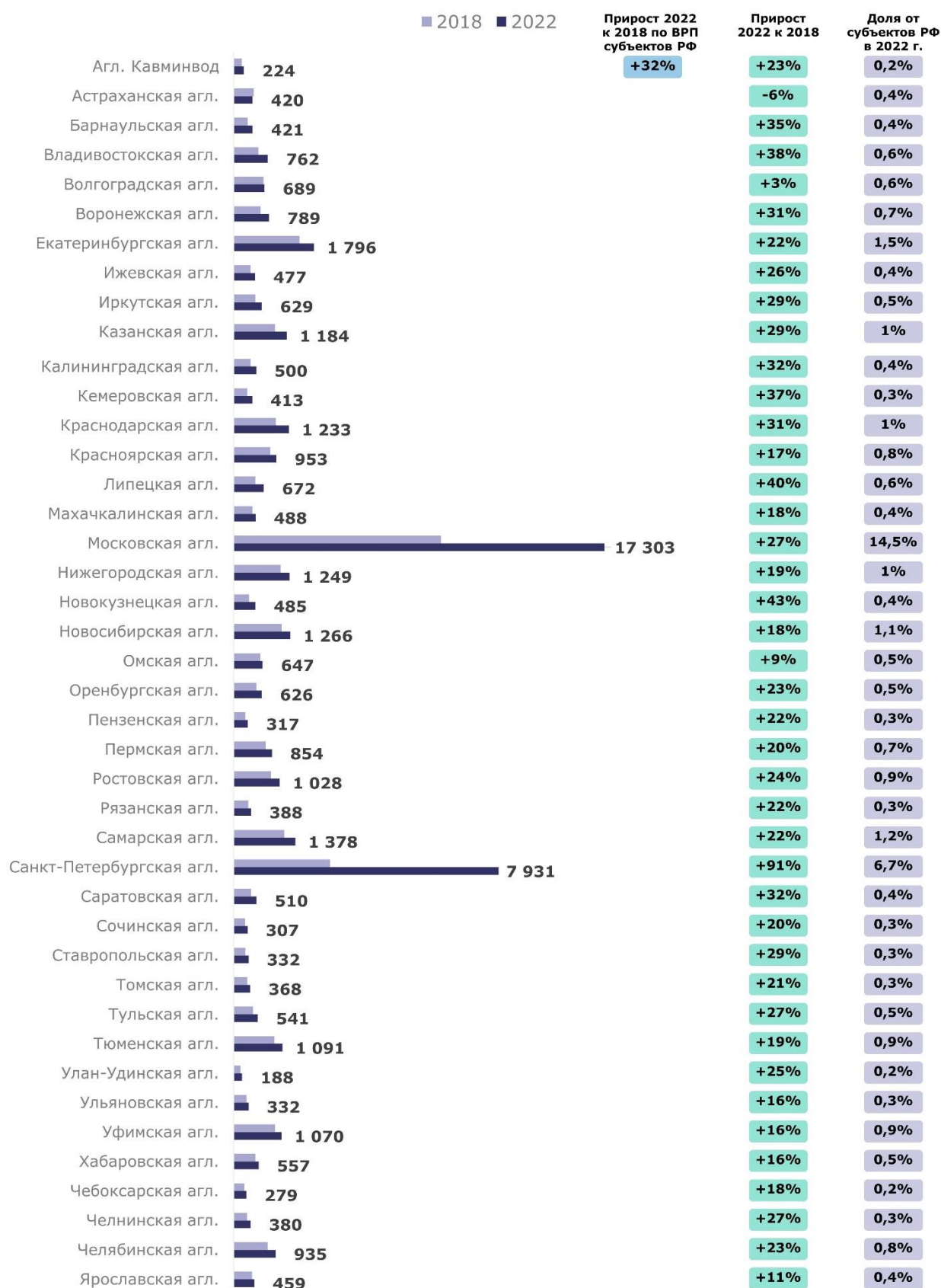
<sup>19</sup> По данным Росстат (БДПМО)

составив 44,1%. ВДС Московской и Санкт-Петербургской агломераций суммарно в 2022 г. составила 25,2 трлн руб. (21,2% от ВРП регионов и 48,1% от ВДС 42 агломераций). Доля каждой прочей агломерации составляет не более 1,5%. ВДС агломераций за 5 лет выросла на 31% (12,4 трлн руб.) (диаграмма 1), в то время как ВРП субъектов РФ вырос на 32% (28,9 трлн руб.) (Приложение 3).

По состоянию на 2022 г. не достигался целевой показатель по среднегодовым темпам роста ВРП регионов, в которых располагаются перспективные крупные центры роста: значение составило 102,3% при цели в 103,7% к 2025 г. По прогнозу Минэкономразвития достижение целевого показателя к 2025 г.



Рисунок 15. ВДС в агломерациях в 2018 и 2022 гг., млрд руб. (на графике указаны значения за 2022 г.)



Источник: расчеты ЦСР по данным БДПМО и ЕМИСС

## 1.14. Концентрация населения в городах и городских агломерациях



По данным переписей населения, проведенных в 2002, 2010 и 2020 годах<sup>20</sup>, население продолжает концентрироваться в крупных городах и городских агломерациях при сокращении доли жителей малых, средних городов и сельской местности в населении Российской Федерации:

— совокупное население городов с численностью более 500 тыс. человек растет: за 2002–2021 годы оно увеличилось на 20,4% с 40,1 до 48,2 млн человек. В результате доля таких городов в населении страны выросла с 27,9% в 2002 году до 32,8% в 2021 году;

— основной прирост пришелся на города с населением более 1 млн человек - суммарно с 27,7 млн до 35,5 млн человек (+28% к 2002 г.), а доля в населении страны – с 19,3% до 24,1%. За 20 лет порог численности населения в 1 млн человек преодолели Воронеж, Краснодар и Красноярск;

— численность населения городов с населением от 100 тыс. до 500 тыс. человек незначительно сокращается: с 2002 по 2021 годы<sup>21</sup> она уменьшилась

на 1,9% с 28,7 млн до 28,1 млн человек. Доля таких городов в населении Российской Федерации снизилась с 19,9% до 19,5%, а их количество – со 134 в 2002 году до 132 в 2021 году;

— численность населения малых и средних городов с населением менее 100 тыс. человек снижается быстрее среднероссийских темпов: за 20 лет она снизилась на 7,4%<sup>1</sup> (с 27,8 млн до 25,7 млн человек). Доля малых и средних городов в населении страны также сокращается (с 19,3% до 17,8%, в том числе доля малых городов сократилась с 11,6% до 11%, а средних городов – с 7,7% до 6,8%);

— наблюдается отток сельского населения: за 20 лет показатель снизился на 4% (с 38,4 млн до 36,9 млн человек или с 26,7% до 25,1% населения страны). В наибольшей степени сельское население сокращается в регионах Центрального и Северо-Западного федеральных округов за пределами большинства городских агломераций: с 2002 по 2021 год его численность уменьшилась на 16,6% (с 8,2 млн до 6,8 млн человек). При этом в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах сельское население устойчиво растет, увеличившись за 20 лет на 14,8% (с 9,7 млн до 11,2 млн человек);

---

<sup>20</sup> Данные Росстата России по переписям населения 2002, 2010 и 2021 гг.:  
2021 год: Росстат – Всероссийская перепись населения 2020 года (rosstat.gov.ru);  
2010 год: ВПН-2010 (rosstat.gov.ru);  
2002 год: Всероссийская перепись населения 2002 года (perepis2002.ru).

<sup>21</sup> Без учета прироста за счет городов Республики Крым.

— отмечается устойчивый рост населения в городах и сельских населенных пунктах в составе городских агломераций (прежде всего, в Московской и Санкт-Петербургской), где наблюдаются опережающие темпы роста численности населения на прилегающих территориях (в Московской и Ленинградской областях соответственно).

#### Выводы:

Проведенный анализ показывает, что за период 2016-2023 гг. удалось снизить уровень межрегионального неравенства по ряду социально-экономических показателей, обеспечив рост доходов населения и бюджетной системы, а также сократить уровень бедности:

— обеспечен устойчивый рост инвестиционной активности в большинстве регионов (в 52 из 85 регионов реальные инвестиции в 2017-2022 гг. превысили показатели 2011-2016 гг.);

— обеспечено развитие значительной части минерально-сырьевых и агропромышленных центров роста, отдельных крупнейших агломераций с вкладом в экономический рост страны более 1%;

— снизился уровень межрегионального неравенства по инвестициям в основной капитал, доходам населения и заработным платам;

— сократился уровень бедности и безработицы, а также внутрирегиональное неравенство по доходам в абсолютном большинстве регионов;

— улучшились условия жизни в большинстве регионов (за счет увеличения доли благоустроенного жилищного фонда, повышения качества городской среды, роста обеспеченности местами в детских садах и др.);

— увеличились бюджетные возможности большинства регионов (за счет роста расчетной бюджетной обеспеченности).

Остается ряд проблем социально-экономического развития, связанных с неравенством территорий, в т.ч.:

— высокая дифференциация регионов по ВРП на душу населения;

— снижение естественного прироста за счет сокращения рождаемости, особенно в регионах Центрального, Приволжского и Северо-Западного федеральных округов;

— сохранение миграционного оттока из большинства регионов России, включая Сибирь и Дальний Восток;

- низкая ожидаемая продолжительность жизни на Дальнем Востоке и Сибири;
- высокий износ основных фондов в ряде регионов Арктики и Сибири;
- сохранение высокого уровня безработицы на Северном Кавказе.

Необходимо продолжать работу по:

- раскрытию экономического потенциала городских агломераций;
- обеспечению более равномерного экономического роста территорий (более половины совокупного ВРП продолжает формироваться в 9 регионах);
- повышению естественного прироста за счет стимулирования рождаемости, в первую очередь, в Центральном, Приволжском и Северо-Западном федеральных округах;
- снижению миграционного оттока из Сибири и Дальнего Востока;
- повышению ожидаемой продолжительности жизни на Дальнем Востоке и в Сибири;
- снижению дифференциации регионов по ВРП на душу населения и иным экономическим показателям;
- снижению износа основных фондов в регионах Арктики и Сибири;
- повышению реальных доходов населения в большинстве регионов;
- снижению уровня безработицы на Северном Кавказе.

## 2. Инфраструктура и основные отрасли экономики

### 2.1. Транспортная инфраструктура

#### 2.1.1. Общий обзор

Объем перевозок грузов устойчиво растет. В 2023 г. грузооборот морских портов достиг 883,8 млн т (+22% к 2016 г.), грузооборот железнодорожного транспорта превысил 2 638,3 млрд т-км (+13% к 2016 г.), а автомобильного транспорта 362,2 млрд т-км (+46% к 2016 г.). За 7 лет общий грузооборот транспорта вырос на 7%.

Положительной динамике способствовала реализация Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р (далее – КПМИ), в том числе в целях решения задач, обозначенных в Стратегии.

Транспортная подвижность населения (отношение пассажирооборота к населению: показатель характеризует, сколько в среднем километров проезжает человек за год) в 2018 году составила 8,5 тыс. пасс.-км на 1 чел. В 2020 г. показатель сократился на 27% (к уровню 2018 года) до 6,2 тыс. пасс.-км на 1 чел. (-30% к уровню 2019 г.), а в 2022 и в 2023 гг. – 7,5 и 8 тыс. пасс.-км соответственно. Однако это существенно ниже целевого показателя, установленного в Стратегии – 9,7 тыс. пасс.-км на 1 чел. к 2025 г., что, в первую очередь, связано с ограничениями на перемещение во время пандемии коронавируса и усилением санкционного давления с 2022 г. (включая ограничение международных пассажирских авиаперевозок со странами Евросоюза, США и Великобританией). Общий объем пассажирских перевозок в дальнейшем следовании сократился с 395 млн пассажиров в 2019 г. до 292 млн в 2022 г. (-26%).

Время в пути между центрами двух соседних субъектов РФ сократилось с 8 ч в 2019 г. до 7,1 ч (-11%) в 2022 г. Время в пути при поездках наземным транспортом между крупнейшими и крупными агломерациями сократилось на 0,13 ч (при плане -0,3 ч).

По итогам 2023 г. достигнут допандемийный уровень по железнодорожным перевозкам, по остальным видам транспорта отношение оборота 2023 г. к уровню 2019 составляет 76-88%. Общая транспортная подвижность населения в 2023 г. оказалась на 9% выше уровня 2016 г.

Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в 2023 г. составил 1,21 млрд чел., внутренним водным – 10,6 млн чел., автомобильным

транспортом общего пользования – 8,98 млрд чел., (+5,8%, 16,5% и 6,1% к уровню 2022 г. соответственно).

В 2022 г. была обеспечена возможность многократного использования для внутрироссийских перевозок иностранных контейнеров, временно ввезенных на территорию России. Кроме того, в рамках создания комфортных условий для перевозки грузов и сокращения сроков доставки грузов в том же году был введен в действие механизм электронных перевозочных документов.

#### Выводы

Реализация мероприятий способствовала развитию МТК и росту межрегиональных перевозок за счет увеличения мощности морских портов Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, провозной способности подходов к ним, расшивки «узких мест» Восточного полигона, строительства и реконструкции магистральных автодорог.

За счет введения плоского тарифа улучшена доступность геостратегических территорий. Строительство автодорог повысило транспортную доступность крупных агломераций, включая Санкт-Петербургскую и Казанскую.

Необходимо продолжать работы по:

- синхронизации развития портовой инфраструктуры и подводящих путей, особенно в Азово-Черноморском бассейне и на Дальнем Востоке;
- развитию Северного морского пути в качестве коридора международного транзита;
- развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта;
- развитию скоростных транспортных коммуникаций (включая ВСМ) для повышения экономической связанности.

#### *2.1.2. Инфраструктура водного транспорта*

На 2024 г. в России действует 63 морских порта, общей мощностью 1,36 млрд т. С 2018 г. введены новые мощности в объеме более 228 млн т. Крупнейшие реализованные проекты включают объекты портовой инфраструктуры порта Темрюк и зерновой терминал АО «КСК» в порту Новороссийск (Краснодарский край), терминал в районе компрессорной станции «Портовая» в порту Высоцк и объекты инфраструктуры в порту Усть-Луга (Ленинградская область), комплексное развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край).

Существенные результаты достигнуты в части комплексного развития портов Балтийского бассейна, включая Мурманский транспортный узел (порт

«Лавна» и подходы к нему), создание перегрузочного комплекса минеральных удобрений в Большом порту «Санкт-Петербург».

В рамках развития атомного флота введены в эксплуатацию атомные ледоколы проекта 22220 «Арктика», «Сибирь» и «Урал», спущен на воду ледокол «Якутия», завершены работы по продлению назначенного ресурса (срока эксплуатации) реакторных установок атомных ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» до 235 тыс. ч и срока службы до 36 лет, благодаря чему плановый объем перевозки грузов по Северному морскому пути составит в 2024 г. 80 млн т (в 2023 г. – 36 млн т).

Общий объем грузооборота российских морских портов по итогам 2023 г. составил 884 млн т (+16,9% к 2016 г.) или 65% от мощности. На Азово-Черноморский бассейн пришлось 291,4 млн т (+19,4%), Балтийский – 248,6 млн т (+5,1%), Дальневосточный – 238,1 млн т (+28,4%), Каспийский – 7,8 млн т (+18,2%). Лидеры роста – порты Арктического бассейна, грузооборот которых в 2023 г. составил 97,9 млн т (+96,9%). Объем перевалки сухих грузов за 7 лет обошел перевалку наливных грузов, составив в 2023 г. 446,9 млн т (+33,1% к 2016 г.; на наливные грузы пришлось 436,9 млн т или +13,2% к 2016 г.).

Наибольший прирост в 2023 г. показала отгрузка зерна, удобрений, металлолома, контейнерных грузов. При этом в Азово-Черноморском и Балтийском бассейнах преобладают наливные грузы (51,7% и 54,5% соответственно – в первую очередь, нефть и нефтепродукты). В портах Дальневосточного бассейна доля сухих грузов составила 65,9%, в т.ч. около 48% всех грузов здесь приходится на уголь (при этом доля бассейна в перевалке угля за 2016-2023 гг. выросла незначительно – с 53% до 56%). В целом по всем бассейнам с 2016 г. отгрузка угля выросла почти в 2 раза (с 130 до 210 млн т). Отгрузка нефти и нефтепродуктов осталась приблизительно на прежнем уровне.

Протяженность внутренних водных путей федерального значения превышает 101 тыс. км. За последние 6 лет на них устранены лимитирующие участки общей протяженностью более 8 тыс. км. В результате пропускная способность внутренних водных путей увеличена на 12,5 млн т. На реке Оке завершено строительство гидроузла Белоомут, на Беломорско-Балтийском канале выполнена комплексная реконструкция 10 шлюзов.

Общие объемы перевозок внутренним водным транспортом остаются сравнительно низкими, что не позволяет существенно разгрузить железные дороги. При этом основными грузами речного транспорта являются строительные материалы (около  $\frac{3}{4}$  всех грузов) и иные грузы с низкой

маржинальностью; в портах Волжского и Донского бассейнов значительную долю занимает перевалка зерновых грузов.

Для роста объемов перевозок внутренним водным транспортом необходимо увеличивать количество речных судов, проводить работы по дноуглублению, модернизации причальных стенок, управлять логистикой, обеспечивая полную загрузку судов, в том числе обратную загрузку.

### *2.1.3. Железнодорожная инфраструктура*

#### **А. Развитие железнодорожной инфраструктуры за период 2016-2023 гг.**

В результате строительства железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна к 2022 г. обеспечена целевая провозная способность магистралей в объеме 145,6 млн т (+1,6 млн т к 2018 г.), в т.ч. за счет:

- открытия движения поездов на участках Лужская-Генеральная – Лужская-Восточная – Лужская-Сортировочная со строительством парка прибытия и соединительных путей на станции Лужская-Сортировочная;
- строительства второго главного пути на участке Пулозеро – Лапландия;
- электрификации участка Гатчина – Веймарн – Лужская.

В результате строительства железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна к 2023 г. обеспечена провозная способность в объеме 125 млн т (+32 млн т к 2018 г.), в т.ч. за счет завершения строительства двухпутного хода на участках от станции имени М. Горького (Волгоград) до станции Вышестеблиевская с обходом Краснодарского железнодорожного узла протяженностью 581,5 км.

К 2023 г. обеспечена провозная способность Восточного полигона в объеме 173 млн т (+41 млн т к 2018 г.) за счет реализации всех объектов 1-го и первоочередных объектов 2-го этапа развития, включая:

- электрификацию участка Карымская – Забайкальск (365 км), соединяющего Транссибирскую магистраль с Китаем;
- открытия вторых путей на участках Байкало-Амурской магистрали, включая второй Байкальский тоннель;
- открытия нового мостового перехода через р. Зея на Транссибирской магистрали;
- ввода в эксплуатацию дополнительных путей на участке Междуреченск – Тайшет.

Также за годы реализации Стратегии по итогам 2023 г. обеспечена перевозка 772 млн пасс. (+7,1 млн к 2018 г.) в Центральном транспортном узле за счет:

- запуска Московских центральных диаметров и развития связанной с ними инфраструктуры;
- запуска движения по линии к Северному терминалу аэропорта Шереметьево;
- завершения строительства терминала «Черкизово» Восточного вокзала Москвы;
- развития инфраструктуры Ярославского направления Московской железной дороги.

Прирост провозной способности уступает приросту грузооборота в портах. Особенно остро проблема стоит для портов Азово-Черноморского и Дальневосточного бассейнов, где прирост провозной способности железных дорог составил 67% и 77% прироста грузооборота соответственно.

В то же время производственная мощность морских портов позволяет обслуживать данный прирост, однако развитие железнодорожной инфраструктуры является лимитирующим фактором. Так, незавершенность электрификации Байкало-Амурской магистрали сдерживает потоки грузов в восточном направлении. В результате не все заявки грузоотправителей своевременно выполняются, при том, что порты в среднем по стране загружены только на 65%. В связи с этим остается актуальной задача по увеличению провозной способности подходов и синхронизации этих планов с развитием портов.

Грузооборот железнодорожного транспорта вырос с 2016 г. на 12,6% (с 2,34 до 2,64 трлн т-км в 2023 г.). Низкомаржинальные грузы остаются крупнейшими по объему перевозки – на уголь вместе с коксом в 1 кв. 2024 г. приходилось около 29% погрузки (90 млн т). 18% грузов занимают нефть и нефтепродукты (53 млн т), существенная доля приходится также на строительные грузы, металлические руды и металлы, удобрения. Контейнерные грузы занимают менее 10% суммарной погрузки (28,9 млн т).

В 2023 г. на железнодорожном транспорте перевезено на 66 млн пасс. больше, чем в 2022 г. (+5%).

Запуск «Ласточек» на маршрутах дальнего следования связал между собой столицы субъектов и другие крупнейшие города. Запущено движение по маршрутам Санкт-Петербург – Псков, Ростов-на-Дону – Новороссийск, Псков – Петрозаводск, Москва – Белгород, Краснодар – Кисловодск, Екатеринбург – Пермь, Екатеринбург – Тюмень, Москва – Кострома,



Екатеринбург – Курган, Челябинск – Магнитогорск, Самара – Тольятти, Нижний Новгород – Киров, Нижний Новгород – Иваново.

При этом, согласно долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до 2025 года (утверждена распоряжением Правительства от 19.03.2019 №466-р) предполагалось строительство сети высокоскоростных магистралей (далее – ВСМ) между Москвой, Казанью и Сочи. Развитие сети ВСМ сохраняет актуальность.

#### **Б. Долгосрочный прогноз внутрироссийских перевозок грузов железнодорожным транспортом**

Расчет прогноза объема грузовых железнодорожных перевозок внутрироссийских грузов в горизонте до 2035 года получен путем экстраполяции индекса промышленного производства по видам деятельности Минэкономразвития РФ на фактические значения перевозок по видам грузов (статистическая информация ОАО «РЖД» об объемах перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам грузов и направлениям перевозок экспорт, импорт, внутрироссийские перевозки за 2023 год) по каждой из используемых номенклатур. При этом, в процессе расчета учитываются предельные (текущие и перспективные) провозные способности железнодорожной инфраструктуры по каждому из направлений и участков перевозок: прогнозный объем перевозок в разрезе направлений не должен в совокупности превышать провозные способности инфраструктуры. По итогам расчета проводится анализ основных тенденций изменений объема грузопотоков в разрезе видов перевозок. В прогнозе учтены следующие тенденции:

- увеличение объемов перевозок щебня и строительных грузов вследствие реализации мероприятий по восстановлению инфраструктуры населенных пунктов в «новых регионах» России, а также растущих объемов жилищного строительства и реализации крупнейших инфраструктурных проектов с государственным участием (в частности, расширение сетей автомобильных дорог, модернизация инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей);
- рост отправок минеральных удобрений в регионы России с высокими показателями урожайности сельскохозяйственных культур.

В рамках анализа текущих и перспективных объемов внутрироссийских грузоперевозок, перевозимых железнодорожным транспортом, в горизонте до 2035 года в разрезе макрорегионов выявлены следующие основные тенденции.

## В. Долгосрочный прогноз внутрироссийских пассажирских перевозок железнодорожным транспортом

Для всех железнодорожных маршрутов дальнего следования России прогноз пассажиропотока рассчитан на период до 2036 года. Алгоритм прогнозирования пассажиропотока на дальнем железнодорожном пассажирском транспорте базируется на следующих исходных данных:

- информации о существующих пассажиропотоках и параметрах деятельности видов транспорта. Используется база данных по всем видам транспорта в разрезе корреспонденций за период с 2005 по 2019 гг. В качестве параметров деятельности видов транспорта применяются: 1) время в пути; 2) стоимость проезда; 3) частота сообщения; 4) уровень комфорта транспортных средств;
- социально-экономических показателях. Используются параметры валового регионального продукта, численности населения и структуры населения по доходным группам, прошлые и прогнозные значения уровня автомобилизации населения;
- информации о характеристиках транспортной инфраструктуры на период до 2036 года.

Составление прогноза на среднесрочный период осложнено влиянием на статистические показатели таких факторов, как пандемия новой коронавирусной инфекции и ограничения, которые ею вызваны, а также кризисные явления, вызванными санкционной политикой зарубежных стран. В качестве базового года для прогнозирования использовался 2022 год, с учетом ретроспективных тенденций.

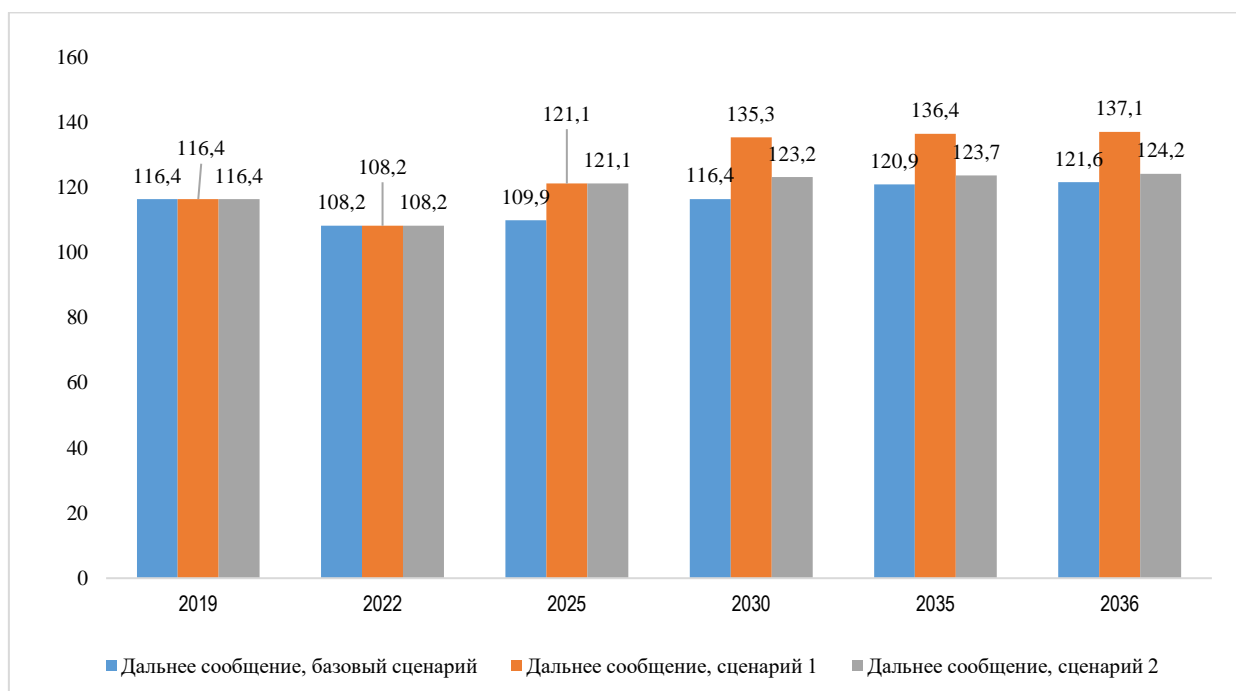
При разработке прогнозов учитывались следующие тенденции развития железнодорожного комплекса дальнего следования:

- сохраняющееся в среднесрочной перспективе санкционное давление со стороны недружественных стран;
- переток пассажиров в краткосрочной перспективе с авиационного транспорта в связи с недостаточной частотой полетов на расстояниях до 1500 км;
- постепенный рост мобильности граждан Российской Федерации;
- увеличение внутристранового туристического потока, что вызвано трансформацией географии рекреационных поездок жителей в период

- коронавирусных ограничений и снижении доступности для туристических поездок ряда зарубежных стран;
- развитие мультимодальных маршрутов поезд – автобус, поезд – водный транспорт;
  - развитие железнодорожной инфраструктуры с увеличением пропускной способности отдельных участков магистралей и строительство новых железнодорожных линий;
  - интеграция железнодорожной инфраструктуры новых регионов в единую железнодорожную сеть Российской Федерации.

В качестве базового сценария для прогноза пассажиропотока на поездах дальнего следования на период до 2036 года использовался базовый сценарий макроэкономического развития, подразумевающий сохранение текущих санкций, при отсутствии «вторичных» санкций на поставку в Россию технологической продукции через третьи страны, и сценарий умеренного кризиса гражданской авиации, подразумевающий восполнение воздушного флота за счет постепенного наращивания ввода в эксплуатацию отечественных самолетов без учета мер поддержки. Для первого сценария был использован актуализированный прогноз с учетом мер поддержки отрасли и строительства высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

Рисунок 16. Прогноз числа отправленных пассажиров поездами дальнего следования по сценариям развития отрасли на горизонте до 2036 г. с фактическими данными потоков за период с 2019 по 2022 гг.



Все прогнозируемые корреспонденции, обслуживаемые поездами дальнего следования, были разбиты на 6 сегментов (см. таблицу ниже):

Сегмент 1 – дневные маршруты (до 8 часов в пути), не имеющие авиационную альтернативу;

Сегмент 2 – дневные маршруты, имеющие авиационную альтернативу;

Сегмент 3 – ночные маршруты (от 8 до 16 часов в пути), не имеющие авиационную альтернативу;

Сегмент 4 – ночные маршруты, имеющие авиационную альтернативу;

Сегмент 5 – сверхдальние маршруты (более 16 часов в пути), не имеющие авиационную альтернативу;

Сегмент 6 – сверхдальние маршруты, имеющие авиационную альтернативу.

Таблица 1. Прогноз числа отправленных пассажиров поездами дальнего следования на горизонте до 2036 г. по сегментам перевозок и сценариям развития отрасли

	2019	2023	2025	2030	2035	2036	Среднегодовые темпы роста потока с 2019 по 2036 гг., %
<b>Базовый сценарий</b>							
Дальнее сообщение, в целом	116 405 141	106 610 375	109 914 585	116 416 888	120 923 657	121 637 116	0,26%
Дневные марш., не имеющие авиа. альтернативы	27 744 997	26 327 532	27 614 106	30 607 722	33 017 237	33 431 191	1,10%
Дневные марш., имеющие авиа. альтернативу	10 458 589	10 418 708	11 488 952	13 864 123	16 158 797	16 614 729	2,76%
Ночные марш., не имеющие авиа. альтернативы	32 182 636	28 775 310	29 619 202	31 513 704	32 937 233	33 173 686	0,18%
Ночные марш., имеющие авиационную альтернативу	20 808 730	18 142 058	18 369 678	18 316 415	17 817 382	17 680 145	-0,95%
Сверхдальние марш., не имеющие авиа. альтернативы	10 975 761	10 053 447	10 187 799	10 386 570	10 377 092	10 356 015	-0,34%
Сверхдальние марш., имеющие авиа. альтернативу	14 234 428	12 893 320	12 634 848	11 728 354	10 615 916	10 381 349	-1,84%
<b>Сценарий 1</b>							
Дальнее сообщение, в целом	116 405 141	117 409 426	121 149 648	135 340 082	136 438 059	137 067 673	0,97%

	2019	2023	2025	2030	2035	2036	Среднегодо вые темпы роста потока с 2019 по 2036 гг.,%
Дневные марш., не имеющие авиа. альтернативы	27 744 997	26 327 532	27 614 106	34 945 389	37 760 990	38 257 299	1,91%
Дневные марш., имеющие авиа. альтернативу	10 458 589	13 020 934	14 196 243	25 903 362	27 299 800	27 720 677	5,90%
Ночные марш, не имеющие авиа. альтернативы	32 182 636	28 775 310	29 619 202	31 327 395	32 741 817	32 976 748	0,14%
Ночные марш., имеющие авиационную альтернативу	20 808 730	20 094 514	20 400 965	17 223 311	16 062 618	15 910 454	-1,57%
Сверхдальние марш., не имеющие авиа. альтернативы	10 975 761	10 053 447	10 187 799	10 386 570	10 377 092	10 356 015	-0,34%
Сверхдальние марш., имеющие авиа. альтернативу	14 234 428	19 137 689	19 131 334	15 554 055	12 195 742	11 846 479	-1,07%
<b>Сценарий 2</b>							
Дальнее сообщение, в целом	116 405 141	117 409 426	121 149 648	123 168 672	123 655 818	124 170 921	0,38%
Дневные марш., не имеющие авиа. альтернативы	27 744 997	26 327 532	27 614 106	30 607 722	33 017 237	33 431 191	1,10%
Дневные марш., имеющие авиа. альтернативу	10 458 589	13 020 934	14 196 243	15 550 477	16 817 160	17 225 295	2,98%
Ночные марш, не имеющие авиа. альтернативы	32 182 636	28 775 310	29 619 202	31 513 704	32 937 233	33 173 686	0,18%
Ночные марш., имеющие авиационную альтернативу	20 808 730	20 094 514	20 400 965	19 556 144	18 311 353	18 138 254	-0,80%
Сверхдальние марш., не имеющие авиа. альтернативы	10 975 761	10 053 447	10 187 799	10 386 570	10 377 092	10 356 015	-0,34%
Сверхдальние марш., имеющие авиа. альтернативу	14 234 428	19 137 689	19 131 334	15 554 055	12 195 742	11 846 479	-1,07%

Таким образом, согласно базовому прогнозу развития железнодорожного комплекса в 2036 году будет перевезено 121,6 млн пассажиров, что на 5,2 млн пассажиров больше, чем в 2019 году. Среднегодовой темп роста пассажиропотока составит – 0,3%, что будет вызвано преимущественно ростом сегмента дневных сообщений, которые с учетом развития транспортного комплекса, характеризуются наиболее устойчивым ростом на всем горизонте планирования – для сегмента 1 среднегодовой темп роста составит 1,1%, для сегмента 2 – 2,8%. Для более дальних маршрутов в рассматриваемом сценарии будет характерно устойчивое сокращение числа перевезенных пассажиров, особенно для сегментов с маршрутами, конкурирующими с авиационным сообщением (-1,0% для сегмента 4; -1,8% для сегмента 6).

Сценарии 1 и 2, сходны с базовым по общим тенденциям, однако для них характерен переток пассажиров с авиатранспорта на поезда дальнего следования, что дает стимул развития отрасли в горизонте до 2030 г. Однако в дальнейшем рост будет обеспечиваться преимущественно за счет коротких дневных сообщений: особенно в сценарии 1, подразумевающим их интенсивное развитие (рост в сегменте 2 5,9% в год). При этом, более дальние маршруты в обоих сценариях, особенно для тех сегментов, которые имеют альтернативное авиационное сообщение на горизонте планирования, даже несмотря на переток части пассажиров с авиации на железнодорожный транспорт (что вызовет рост числа перевезенных пассажиров до 2030 году относительно уровня 2019 года), будут характеризоваться в периоде до 2036 года постепенным сокращением числа перевезенных пассажиров.

Если рассматривать пригородное и внутригородское пассажирское железнодорожное сообщение, то центральный транспортный узел является лидирующим в мире транспортным узлом по объему грузовых и пассажирских перевозок, а также обслуживает агломерацию, входящую в ТОП-4 по численности населения (21% всего населения Российской Федерации проживает на территории ЦТУ, по информации Росстата на 01.01.2023 население Москвы и Московской области составило 21,7 млн.чел., во всех регионах Центрального транспортного узла 31,4 млн.чел.). В ЦТУ осуществляется половина пассажирских перевозок в пригородном сообщении, обслуживается более 40% поездов дальнего следования.

Ключевыми направлениями для пассажирского железнодорожного сообщения в перспективе до 2035 года будут направления Центр – Юг, Центр – Северо-Запад и Центр – Поволжье. Важнейшими линиями для осуществления внутрироссийских пассажирских перевозок железнодорожным транспортом будут:

- Москва – Санкт-Петербург
- Москва – Рязань – Мичуринск – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Сочи
- Москва – Нижний Новгород – Киров
- Санкт-Петербург – Мурманск
- Санкт-Петербург – Киров – Екатеринбург
- Москва – Рязань – Самара – Уфа – Челябинск
- Москва – Казань – Екатеринбург
- Мичуринск – Саратов
- Ростов – Минеральные Воды – Кисловодск
- Краснодар – Новороссийск
- Крымская – Керчь – Джанкой – Симферополь – Севастополь
- Екатеринбург – Тюмень – Омск
- Екатеринбург – Курган – Омск
- Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Хабаровск – Владивосток
- Тюмень – Сургут

#### Г. Долгосрочный прогноз межрегиональных перевозок железнодорожным транспортом

- В процессе формирования структуры данных в части межрегиональных перевозок грузов железнодорожным транспортом учитывались корреспонденции между различными регионами Российской Федерации. При этом, регион отправления и назначения может находиться в составе одного и того же макрорегиона.
- С учетом изложенного, среди макрорегионов по объемам грузоперевозок лидирующую позицию в горизонте до 2035 г. занимает Центр – из субъектов РФ, находящихся в данном макрорегионе, в прогнозном периоде ожидается отправка 146,6 млн тонн грузов (19,8% общего объема перевозок в 2035 г.). Корреспонденции между субъектами Центрального макрорегиона также преобладают в структуре перевозок по основным корреспонденциям – 71,2 млн тонн в 2035 г. (9,6% общего прогнозного объема межрегиональных железнодорожных грузоперевозок и 48,6% объема перевозок из рассматриваемого макрорегиона).
- Также, среди основных корреспонденций следует выделить перевозки в сообщении между регионами Сибири (61,0 млн тонн в 2035 г.), Северо-Запада (54,6 млн тонн), Урала и Поволжья (48,1 млн тонн). Субъекты

вышеперечисленных макрорегионов преимущественно тяготеют к участкам железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, а также направлений к морским портам СЗБ и АЧБ.

Таблица 2. Прогноз межрегиональных железнодорожных грузоперевозок по макрорегионам и транспортным коридорам в 2022 – 2035 гг., млн тонн

Макрорегион отправления	Макрорегион назначения	2022 год	2023 год	2024 год	2030 год	2035 год
Сибирь всего, в т.ч.		128,3	133,4	136,2	138,9	140,1
Сибирь	Дальний Восток	17,4	18,1	18,5	18,9	19,0
Сибирь	Сибирь	56,0	58,7	59,9	60,9	61,0
Сибирь	Урал	20,6	21,3	21,7	22,2	22,5
Сибирь	Центр	13,3	13,8	14,1	14,5	14,8
Центр всего, в т.ч.		116,5	119,7	122,1	134,9	146,6
Центр	Поволжье	12,9	13,4	13,7	15,0	16,1
Центр	Урал	13,9	14,0	14,2	16,2	18,2
Центр	Центр	55,7	57,3	58,3	65,0	71,2
Центр	Юг	12,1	12,6	12,9	13,8	14,6
Северо-Запад всего, в т.ч.		91,4	95,0	97,5	106,8	114,8
Северо-Запад	Поволжье	9,7	10,2	10,5	11,4	12,1
Северо-Запад	Северо-Запад	43,5	45,0	46,0	50,6	54,6
Северо-Запад	Урал	6,3	6,7	6,9	7,2	7,4
Северо-Запад	Центр	21,3	22,3	22,9	25,6	27,9
Урал всего, в т.ч.		96,3	100,4	103,4	113,7	122,8
Урал	Поволжье	37,3	38,8	40,0	44,3	48,1
Урал	Сибирь	12,1	12,6	13,0	14,1	15,1
Урал	Урал	22,2	23,2	23,8	26,5	29,0
Урал	Центр	7,7	8,1	8,3	9,0	9,5
Поволжье всего, в т.ч.		101,5	106,1	109,0	114,9	119,3
Поволжье	Поволжье	32,6	33,8	34,7	37,5	39,8
Поволжье	Урал	13,6	14,4	14,8	15,6	16,2
Поволжье	Центр	16,4	17,3	17,7	18,7	19,4
Поволжье	Юг	13,8	14,4	14,8	15,0	15,1
Юг всего, в т.ч.		32,7	34,1	35,0	38,3	41,3
Юг	Каспийский регион	2,4	2,5	2,6	2,9	3,2
Юг	Поволжье	5,9	6,2	6,4	7,1	7,7
Юг	Центр	7,6	8,0	8,2	9,1	9,9
Юг	Юг	11,7	12,2	12,5	13,6	14,7
Дальний Восток всего, в т.ч.		19,5	20,3	20,9	21,9	22,8
Дальний Восток	Дальний Восток	13,1	13,6	13,9	14,6	15,1
Дальний Восток	Сибирь	2,2	2,3	2,3	2,5	2,7
Дальний Восток	Урал	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8
Дальний Восток	Центр	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5
Север всего, в т.ч.		19,5	19,5	20,3	20,9	21,4
Север	Поволжье	2,5	2,4	2,6	2,6	2,7
Север	Северо-Запад	11,2	11,2	11,8	12,1	12,4
Север	Сибирь	1,9	1,9	2,0	2,0	2,1
Север	Центр	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7
Каспийский регион всего, в т.ч.		8,2	8,5	8,8	9,3	9,7



Макрорегион отправления	Макрорегион назначения	2022 год	2023 год	2024 год	2030 год	2035 год
Каспийский регион	Каспийский регион	1,1	1,1	1,1	1,3	1,4
Каспийский регион	Поволжье	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9
Каспийский регион	Северо-Запад	1,9	2,0	2,0	2,1	2,1
Каспийский регион	Юг	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0
Общий итог		614,2	637,5	653,7	700,3	739,3

В структуре прогнозного объема межрегиональных железнодорожных перевозок грузов (см. таблицу ниже) сохранится доминирование группы «Щебень» (134,2 млн тонн в 2035 году). Одновременно наблюдается существенный рост объемов перевозок железной и марганцевой руды (с 70,3 млн тонн в 2022 г. до 94,6 млн тонн в 2035 году), строительных грузов (с 28,5 до 39,8 млн тонн) и цемента (с 22,0 до 30,6 млн тонн).

Таблица 3. Прогноз межрегиональных железнодорожных грузоперевозок в 2022-2035 гг. в разбивке по грузам, млн тонн

Наименование грузов	2022 год	2023 год	2024 год	2030 год	2035 год
Щебень	96,3	100,8	103,3	119,1	134,2
Уголь	75,7	78,7	80,0	78,8	76,8
Железная и марганцевая руда	70,3	70,6	71,0	82,8	94,6
Нефтепродукты светлые	66,3	71,7	73,0	70,1	66,2
Металлы черные	62,2	66,0	68,4	71,3	72,4
Нефтепродукты темные	42,7	42,3	44,6	45,1	45,7
Минеральные удобрения	30,5	32,2	33,3	35,8	37,2
Строительные грузы	28,5	29,8	30,5	35,2	39,8
Химикаты и сода	22,2	23,4	24,2	24,8	24,5
Цемент	22,0	23,0	23,6	27,2	30,6
Промышленное сырье и формовочные материалы	19,6	20,6	21,1	24,3	27,4
Металлы цветные	13,2	14,0	14,6	14,8	14,7
Лесные грузы	11,5	11,3	11,6	11,9	11,8
Продукция пищевой промышленности	9,8	10,5	10,7	11,0	11,0
Зерновые грузы	9,5	7,3	7,7	10,6	14,3
Кокс	6,7	6,9	7,0	7,7	8,3
Продукция сельскохозяйственной промышленности	5,7	5,6	5,7	6,4	7,1
Нефть сырая	5,5	5,5	5,5	5,8	6,2
Транспортные средства, машины и оборудование	4,6	5,4	5,8	5,2	4,3
Продукция ЦБК	4,3	4,3	4,4	4,4	4,3
Прочее	3,7	3,8	3,9	4,1	4,2

Наименование грузов	2022 год	2023 год	2024 год	2030 год	2035 год
Продукция легкой промышленности	2,1	2,3	2,4	2,4	2,3
Прочие нефтепродукты	1,3	1,3	1,3	1,4	1,5
Общий итог	614,2	637,5	653,7	700,3	739,3

Выводы:

Структура и динамика межрегиональных железнодорожных перевозок показывают, что наибольшая интенсивность грузоперевозок в прогнозном периоде придётся на Сибирь (19,0% общего объема перевозок в 2035 г.). Помимо прочего следует отметить рост удельной доли межрегиональных грузоперевозок в сообщении с Центральным, Северо-Западным макрорегионами, Уралом и Поволжьем. Таким образом, самыми грузонапряженными железнодорожными линиями в текущем и прогнозном периоде являются Восточный полигон железных дорог, подходы к морским портам СЗБ и АЧБ.

#### *2.1.4. Автомобильная инфраструктура*

##### *А. Развитие автомобильной инфраструктуры за период 2016-2023 гг.*

В 2023 г. открыта скоростная автомобильная дорога М-12 на участке Москва – Казань, что сократило время в пути из Москвы в Казани до 5,5 ч вместо 12 ч по М-7. В 2019 г. открыто движение по платной трассе М-11, в результате чего путь из Москвы в Санкт-Петербург стал занимать 5,5 ч вместо 7 ч по М-10.

На магистральных автодорогах открыты обходы крупных городов, включая дальний западный обход Краснодара, восточный обход Ростова-на-Дону, обходы Волгограда, Хабаровска, Мариинска (Кемеровская область), частично введен в эксплуатацию северный обход Твери. Крупным дорожным проектом, реализованным в последние годы, стала Центральная кольцевая автомобильная дорога в Московской области, благодаря чему уменьшен транзит через Московский транспортный узел. Введен в эксплуатацию обход Тольятти с мостовым переходом через Волгу (Самарская область).

В 2019 г. началась реализация нацпроекта «Безопасные качественные дороги», который охватывает 84 субъекта РФ. За 5 лет отремонтировано, реконструировано и построено 88 тыс. км автодорог.

#### *2.1.5. Аэропортовая инфраструктура*

##### *А. Развитие аэропортовой инфраструктуры за период 2016-2023 гг.*

Авиационная подвижность населения, то есть количество поездок на воздушном транспорте с учетом иностранных компаний на 1 человека в 2023 году составило 0,72 ед., что на пятую часть меньше значения 2019 года (0,87 ед.). Данная динамика обусловлена тем, что в период пандемии коронавируса были прекращены международные полеты, за исключением чартерных рейсов, которые в результате внешнего санкционного давления не были возобновлены в полном объеме. Для стабилизации ситуации и стимулирования спроса на пассажирские перевозки оказывалась поддержка производителей транспортных средств и перевозчиков, осуществлялось субсидирование перевозок, в т.ч. по социально-значимым маршрутам. В 2022 году в программе субсидирования перевозок по внутренним воздушным линиям на сумму 100 млрд руб. приняло участие 32 авиакомпании. Также удалось сохранить авиапарк из почти 1 300 воздушных судов, который позволяет летать как по внутренним, так и по международным маршрутам.

В годы реализации Стратегии завершена реконструкция аэропортов Челябинска, Магнитогорска (Челябинская область), Красноярска, Норильска (Красноярский край), Архангельска, Соловков (Архангельская область), Великого Устюга (Вологодская область), Певека (Чукотский автономный округ), Нерюнгри, Якутска, Черского, Жиганска, Олекминска, Усть-Неры (Республика Якутия), Усть-Камчатска (Камчатский край), Чары (Забайкальский край), Саратова, Благовещенска, Оренбурга.

С 2015 года действует программа продажи авиабилетов с фиксированной ценой в крупнейшие города Дальнего Востока и Калининград («плоский тариф»). За время действия программы было перевезено более 17 млн пассажиров. Это позволило увеличить поток пассажиров и повысить связанность Дальнего Востока и Калининградской области с Москвой и другими субъектами РФ.

Увеличилась доля регулярных пассажирских авиарейсов между регионами России без посадки в Москве: с 39% в 2019 году до 52,7% в 2023 году, что превысило плановые показатели КПМИ. В то же время на данные рейсы в 2022 году приходилось только 36,6% пассажиропотока (28,3 млн чел.), а достижение показателя обусловлено преимущественно ограничениями на внешние авиаперевозки и закрытием аэропортов на юге страны.

#### **Б. Долгосрочный прогноз внутрироссийских пассажирских перевозок воздушным транспортом**

Для пассажирских перевозок воздушным транспортом был рассчитан прогноз потоков в разрезе корреспонденций аэропорт – аэропорт, а также в разрезе отдельных авиаузлов на период до 2035 года. Алгоритм

прогнозирования пассажиропотоков на воздушном транспорте использует прогнозную модель, аналогичную рассмотренным выше моделям, использованным для других видов транспорта. В алгоритме учитывались транспортные параметры по корреспонденциям, прогнозная динамика социально-экономической ситуации, а также развитие инфраструктуры в пределах прогнозного периода. Помимо этого, был проведен сценарный анализ прогнозной динамики выбытия и ввода в эксплуатацию воздушных судов. Этот фактор рассматривался как лимитирующий в условиях санкционного давления, ограничивающего полноценное использование воздушных судов зарубежного производства.

В анализе рассматривались два основных сценария:

- бескризисный сценарий, который был разработан на основе базового сценария социально-экономического развития Российской Федерации без учета ограничений, возникших в ходе развития авиационной отрасли на периоде с 2022 года;
- сценарий умеренного кризиса, который сочетает в себе основные социально-экономические предпосылки с учетом сокращения числа воздушных судов иностранного производства и постепенного наращивания отечественного производства (рост выпуска самолетов Сухой Суперджет-100, Ту-204/214 и МС21-310) при сохранении достаточных объемов субсидирования авиационной отрасли.

При разработке прогнозов учитывались следующие тенденции развития воздушного транспорта:

- сохраняющееся в среднесрочной перспективе санкционное давление со стороны недружественных стран, которое приведет к постепенному отказу от воздушных судов иностранного производства в пользу отечественных судов;
- переток пассажиров в краткосрочной перспективе с воздушного транспорта на конкурирующие виды транспорта (в особенности на маршрутах до 1500 км) в связи с недостаточной интенсивностью перевозок;
- сохранение ограничений на полеты в аэропорты Юга России в краткосрочном периоде, что не позволяет в полной мере обеспечить туристические потоки внутри страны авиационным сообщением;
- постепенное увеличение доли занятых кресел на авиамаршрутах за счёт роста мобильности населения;
- сохранение и развитие системы субсидирования перевозок.

Воздушный транспорт с точки зрения объема межрегионального сообщения занимает второе место в России после железнодорожного: в 2022 году величина внутренних перевозок составила 77,7 млн пассажиров, а пассажирооборот – 169,9 млрд пасс. Км; в последний докризисный год (2019 год) эти показатели составили 73,1 млн пассажиров и 135,4 млрд пасс.км, соответственно. Средний темп прироста пассажиропотока за 2011-2022 гг. составил 8,9% в год, пассажирооборота – 8,2% в год.



Рисунок 17. Динамика объема внутренних перевозок и величины пассажирооборота на внутренних линиях воздушным транспортом в 2011-2022 гг.

Загрузка пассажирских рейсов также значительно возросла за 2011-2022 гг.: в начале этого периода в среднем по всем рейсам она составила 71,9%, в то время как в 2022 году – уже 84%, что стало следствием увеличения внутренней подвижности населения при сокращении числа бортов из-за санкционной политики (Рисунок 18).

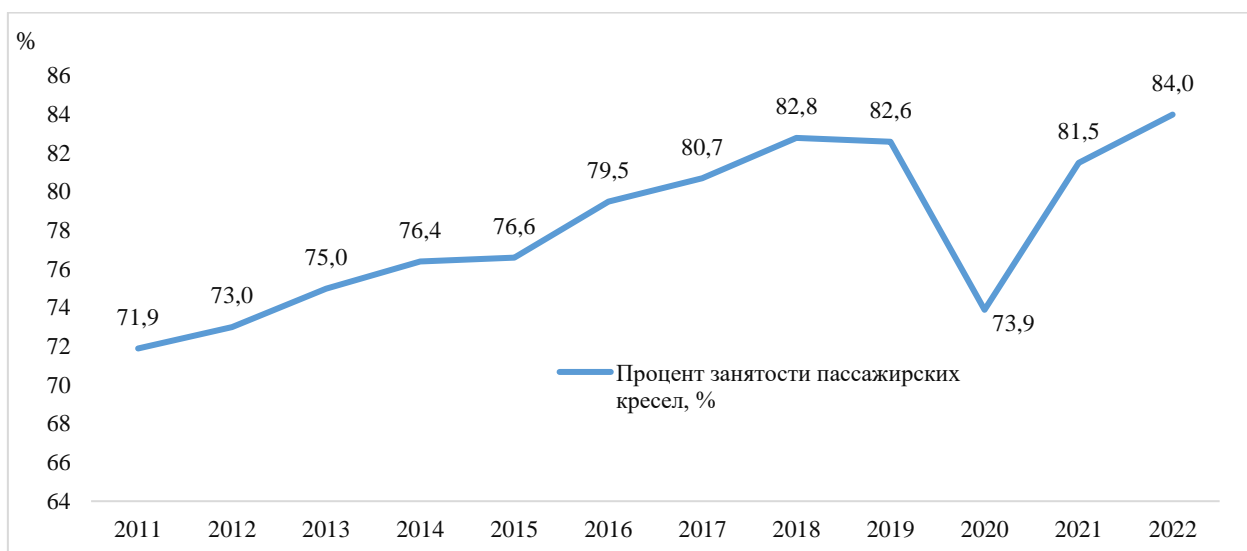


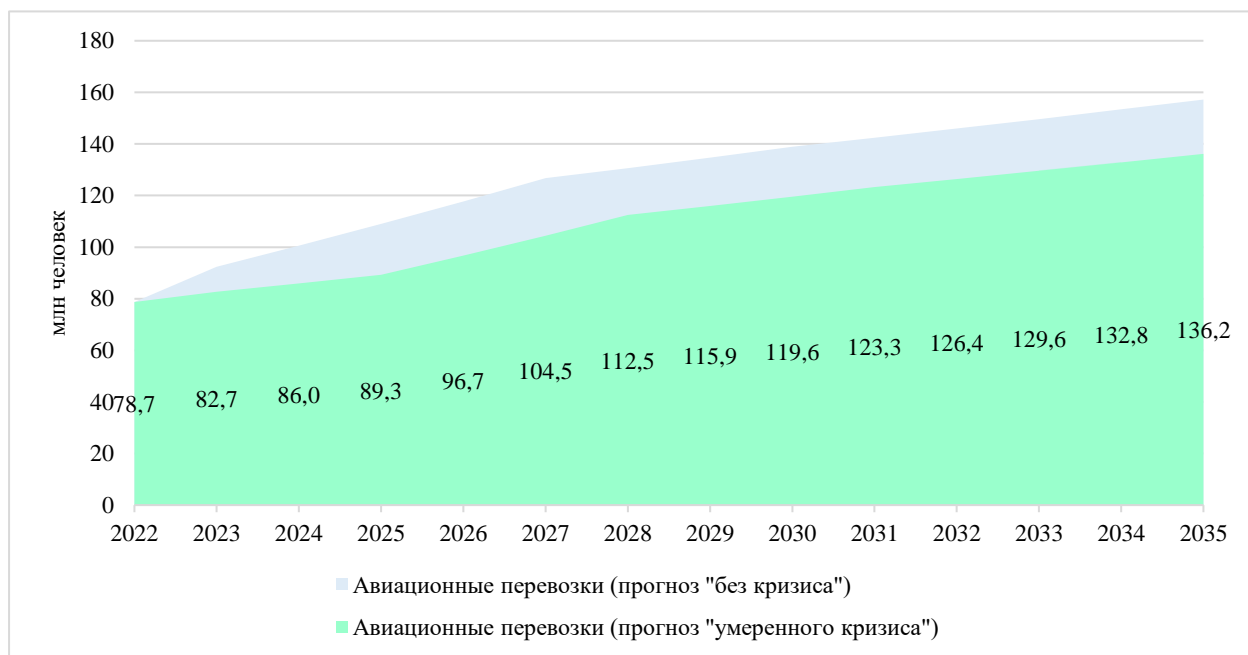
Рисунок 18. Динамика процента занятости пассажирских кресел на внутренних рейсах, 2011-2022 гг.

В соответствии с Комплексной программой развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 года № 1693-р (далее – Комплексная программа), на период до 2030 года предполагается сохранение маршрутной сети в параметрах 2021 и 2022 гг. Дальнейшее масштабирование маршрутной сети и объемов перевозок, в соответствии с Комплексной программой, предлагается увязывать с учетом удовлетворения меняющегося спроса населения, предложений глав субъектов Российской Федерации и увеличения частоты перевозок по уже сформированной маршрутной сети. Ожидается рост объема пассажирских перевозок воздушным транспортом к 2030 году до 104,5 млн пассажиров на внутренних линиях и до 11,6 млн пассажиров на международных линиях.

Предполагается, что на всем протяжении периода с 2022 по 2030 гг. пассажиропоток ежегодно будет возрастать, среднегодовой темп роста внутренних перевозок составит 1,9% в год (что, тем не менее, существенно ниже, чем в 2015-2021 гг., за которые среднегодовой прирост составил 8,9% в год при 52,6 млн перевезенных пассажиров на внутренних линиях в 2015 г. и 87,5 млн – в 2021 году). Этот сценарий отсутствия кризиса гражданской авиации предусматривает быстрое наращивание темпов производства отечественной техники начиная с 2024 года и сохранение не менее 70% иностранного авиационного парка в эксплуатации к концу 2025 года, что маловероятно с учетом значительных геополитических ограничений, наложенных на отрасль гражданской авиации Российской Федерации. Более вероятным прогнозным сценарием на текущий момент является сценарий

умеренного кризиса отрасли, который характеризуется значительным выбытием бортов (особенно интенсивным на период до 2025 год), что приведет к сокращению пассажиропотоков относительно уровня 2021 года на большинстве авиалиний при сохранении общей структуры маршрутов.

Рисунок 19. Прогноз перевозок воздушным транспортом при сценарии умеренного кризиса гражданской авиации



Компенсация кризисных явлений со стороны государства подразумевает разработку системы мер поддержки предприятий гражданской авиации, направленных на субсидирование пассажирских перевозок по внутрирегиональным и межрегиональным маршрутам. Также меры поддержки были направлены на аэропорты Юга и Центра России, деятельность которых была временно приостановлена с 24 февраля 2022 года. Включение аэропортов в единую опорную транспортную сеть даст дополнительный толчок развитию отрасли, что позволит также сгладить негативные эффекты, возникающие вследствие текущей экономической и геополитической ситуации.

### Выводы

При реализации вышеупомянутых условий и открытии аэропортов Юга России территориальная структура прогнозируемого пассажиропотока в воздушном сообщении будет выглядеть следующим образом. Наиболее интенсивно будут расти перевозки в сообщении с Югом России. В сообщении

с Северо-Западом в 2030 году ожидается снижение перевозок после появления ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Перевозки воздушным транспортом в сообщении с Поволжьем, Уралом Сибирью и Дальним Востоком также будут расти, однако за счет эффекта «высокой базы» относительные темпы роста будут более скромными. Для этих территорий ожидается продолжение тенденции децентрализации авиаперевозок – рост будет обеспечиваться, главным образом, за счет расширения маршрутной сети местных аэропортов, а количество транзитных перелетов через Москву будет сокращаться.

Таблица 4. Прогноз количества отправляемых пассажиров во внутрироссийском воздушном сообщении в территориальном разрезе, млн пасс.

Макрорегион	2025	2030	2035
Юг	21,2	29,5	35,3
Каспийский регион	8,7	11,8	13,8
Север	2,5	3,2	3,6
Северо-Запад	11,4	9,8	10,0
Поволжье, Урал, Сибирь, Дальний Восток	52,9	65,3	73,5

Важнейшими для осуществления внутрироссийских перевозок воздушным транспортом будут следующие аэропорты:

Центральная Россия – аэропорты Московского авиаузла (Шереметьево, Домодедово, Внуково, Жуковский);

Северо-Запад – аэропорты Пулково (Санкт-Петербург, Храброво (Калининград), Мурманск, Архангельск;

Юг России – аэропорты Адлер (Сочи), Пашковский (Краснодар), Платов (Ростов-на-Дону), Симферополь;

Кавказ – аэропорты Минеральные воды, Грозный, Махачкала (Уйташ);

Приволжский Федеральный округ – аэропорты Курумоч (Самара/Тольятти), Большое Савино (Пермь), Гумрак (Волгоград), Казань, Уфа;

Урал – аэропорты Кольцово (Екатеринбург), Баландино (Челябинск), Роцино (Тюмень);

Сибирь – аэропорты Толмачёво (Новосибирск), Емельяново (Красноярск), Иркутск, Омск;

Дальний Восток – аэропорты Кневичи (Владивосток) и Новый (Хабаровск).



## 2.2. Энергетическая инфраструктура и трубопроводный транспорт

### *Энергетическая инфраструктура*

Основным инструментом решения задач Стратегии в части энергетической инфраструктуры стала реализация энергетической части КПМИ и мероприятий госпрограммы «Развитие энергетики».

Рост экономики страны сопровождался увеличением объемов генерации и потребления электроэнергии (по итогам 2023 г. потребление достигло 1,14 млрд кВт ч, +6% к 2018 г.).

С 2018 по 2023 гг. введено в эксплуатацию около 900 генерирующих объектов, совокупная установленная мощность которых составляет 14,7 ГВт, включая 4 энергоблока на Ленинградской, Нововоронежской и Ростовской АЭС мощностью более 1 ГВт каждый.

В части устройства линий электропередачи (ЛЭП) реконструировано более 140 энергообъектов, включая переустройство ЛЭП для строительства автотрассы М-12 «Москва – Казань».

Реализованы мероприятия по присоединению Западного и Центрального энергорайонов Республики Саха (Якутия) к Единой энергетической системе, в т.ч. построены транзиты 220 кВ Нижний Куранах – Олекминск и Нижний Куранах – Майя. Введена новая цепь Кольско-Карельского энерготранзита, которая позволила обеспечить потребителей Республики Карелия и Ленинградской области дополнительной электроэнергией от электростанций Мурманской области.

Обеспечена энергобезопасность геостратегических территорий. Так, для обеспечения энергетической безопасности Калининградской области построены Прегольская, Маяковская, Талаховская и Приморская ТЭС мощностью 966 МВт, что позволило полностью покрыть потребности региона. В целях снижения аварийности разработаны программы повышения надежности электросетевого комплекса Республик Дагестан и Ингушетия, Чеченской Республики общей стоимостью 57,6 млрд руб.

На территории Дальнего Востока построена 1-я очередь Сахалинской ГРЭС-2 в пос. Ильинское установленной мощностью 120 МВт. В 2020 г. для замещения вывода из эксплуатации Билибинской АЭС и обеспечения энергоснабжения Певека и Билибино введена в эксплуатацию плавучая атомная теплоэлектростанция (ПАТЭС) электрической мощностью 70 МВт и тепловой – 50 Гкал/ч.

Реализуются мероприятия по развитию внешнего электроснабжения Восточного полигона: на начало 2023 г. введено более 3 400 км линий

электропередачи, завершена модернизация энергоблока №1 Владивостокской ТЭЦ-2, энергоблоков №1, №8 Приморской ГРЭС общей мощностью 440 МВт.

Развивается использование возобновляемых источников энергии (ВИЭ). В рамках федерального проекта «Чистая энергетика» введено в эксплуатацию 6,1 ГВт объектов ВИЭ. Запущен крупнейший объект солнечной генерации в России – Элистинская СЭС в Республике Калмыкия мощностью 115,6 МВт, а также Кольская ВЭС в Мурманской области мощностью 200 МВт. Внедрен механизм поддержки использования распределенной генерации на основе ВИЭ в удаленных и изолированных энергорайонах. Совокупная установленная мощность построенных объектов составила 203,2 МВт.

### *Трубопроводная инфраструктура*

В части развития трубопроводного транспорта в 2019 г. был выведен на проектную мощность нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» (далее – ВСТО) от Тайшета (Иркутская область) до порта Козьмино (Приморский край). Объем ежегодных поставок составил 130 млн т нефти. Экспорт нефти через порт Козьмино вырос с 33 млн т в 2019 г. до 43 млн т в 2023 г. (+30%).

В 2022 г. введен в эксплуатацию газопровод «Сила Сибири» на всей протяженности – более 3 тыс. км. Запуск газопровода в полном объеме позволяет экспортировать до 38 млрд куб. м газа в Китай и создает условия для газификации Иркутской и Амурской областей, Республики Саха (Якутия). В 2020 г. запущен «Турецкий поток» мощностью 31,5 млрд куб. м/г.

В результате реализации мер в части энергетической инфраструктуры и трубопроводного транспорта достигнуты следующие показатели, характеризующие ее надежность, доступность и эффективность:

- снизилась средняя длительность отключений до 4 ч (при плане 4,5 ч), а также их частота;
- внутренний рынок России обеспечен отечественными нефтепродуктами на 100%;
- уровень газификации субъектов РФ составил 73,8% (+3,8 п.п. к уровню 2019 г.).

В 2022 г. в условиях увеличения экспорта нефти на восток имеющихся экспортных мощностей оказалось недостаточно. Например, экспорт через порт Козьмино стал осуществляться не только через ВСТО, но и через железную дорогу.

Уровень газификации за 2019-2023 гг. увеличился с 70% до 73,8%. Однако большинство регионов Сибири и Дальнего Востока остаются без газа,

что отрицательно сказывается на качестве жизни. Целесообразно использовать мощности «Силы Сибири» для газификации Республики Саха (Якутия), Иркутской и Амурской областей. Сохраняется проблема недостаточной газификации сельской местности – в 2021 г. она составила 60,7%, что более чем на 10% ниже среднероссийского уровня.

В 72 регионах реализуется «Программа газификации России ПАО «Газпром» 2021–2025», с объемом инвестиций в 526 млрд рублей. В рамках этой программы планируется провести более 24 тысяч км новых газопроводов и подключить свыше 3 тысяч котельных и промышленных предприятий. Полная реализация этой программы должна обеспечить газификацию 538 тысяч домовладений и квартир.

Выводы:

Совокупность реализованных мероприятий способствовала поддержанию устойчивости энергосистемы и энергоснабжения потребителей, в т.ч. на геостратегических территориях.

В рамках развития энергетической инфраструктуры необходимо продолжать работу по:

- обеспечению доступности электроэнергии и исключению энергодефицита (в первую очередь в Московской агломерации, СКФО, ЮФО, ДФО и Арктики, Иркутской области);
- созданию гарантированного доступа населения и экономики страны к продукции и услугами топливно-энергетического комплекса с наименьшими издержками;
- минимизации рисков поставщиков и повышение эффективности использования (загрузки) существующей и создаваемой энергетической инфраструктуры, в том числе на основе внедрения принципа «бери или плати»;
- обеспечению газификации Сибири, Дальнего Востока и сельской местности;
- обеспечению среднесрочного и долгосрочного прогнозирования энергопотребления с учетом задач пространственного развития, прогноза потребностей экономики (в том числе потребностей населенных пунктов, в которых реализуются новые инвестиционные проекты, существенно влияющие на экономику территории), потенциала повышения энергетической эффективности, экономически обоснованного снижения выбросов парниковых газов, изменения климата и связанных с ним рисков и возможностей;
- развитию производства отечественного энергетического оборудования;

- обеспечению нормативного уровня балансовой надежности зон надежности в объединенных энергетических системах;
- повышению энергоэффективности для высвобождения мощностей, а также развитию инфраструктуры для экспорта и межтерриториальных поставок электроэнергии, в первую очередь, в регионы с растущим спросом на электроэнергию;
- внедрению оптимальных способов энергоснабжения в зависимости от территорий (применение ВИЭ в удаленных территориях вместо завоза дизельного топлива);
- расширению и модернизации системы магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов, а также развития нефтеперерабатывающих и нефтехимических производств на территории Российской Федерации.

### **2.3. Наука, высокотехнологичная деятельность, высшее образование**

На пространственное развитие Российской Федерации оказывает влияние технологический прогресс, в том числе резкое ускорение процесса создания и распространения качественно новых технологий.

В рамках Федеральной научно-технической программы развития синхротронных и нейтронных исследований и исследовательской инфраструктуры на 2019-2027 годы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 16 марта 2020 г. № 287, осуществляется проектирование, строительство и техническая эксплуатация уникальных научных установок класса «мегасайенс». Например, в рамках программы в настоящий момент ведется модернизация отечественного синхротрона для ионно-лучевой терапии с целью создания типового прототипа отечественного клинического центра ионной углеродной терапии.

В целях расширения географии научно-технологического развития созданы инновационные научно-технологические центры (ИНТЦ). Всего за 2019-2023 годы создано 11 ИНТЦ, включая «Сириус» (Краснодарский край), «Воробьевы горы» (Москва), «Русский» (Приморский край). Создана сеть из 10 научных центров мирового уровня и 4 Математических центров мирового уровня (МЦМУ). Кроме того, создано 15 научно-образовательных центров мирового уровня.

В 2024 году планируется окончить строительство Центра коллективного пользования «Сибирский кольцевой источник фотонов» (ЦКП «СКИФ») – источника синхротронного излучения поколения 4+. Уникальная научная установка класса «мегасайенс» на о. Русский введена в промышленную эксплуатацию в конце 2021 года. Завершается модернизация

«КИСИ-Курчатов» – Курчатовского специализированного источника синхротронного излучения.

*Различия между регионами* в развитии науки, высшего образования, высокотехнологичной деятельности всегда выше, нежели в уровнях социально-экономического развития<sup>22</sup>. Например, 83% занятых научными исследованиями сконцентрировано в 17 российских регионах (Таблица 5), лишь в 30 регионах страны совокупные затраты на исследования и разработки превышают 0,5% от ВРП (Таблица 6). Более того, в сфере научно-технологического развития (НТР) еще большее значение приобретают территориальные различия на уровне муниципальных образований, поскольку научно-технологический потенциал (НТП) концентрируется не столько в регионах, сколько в городах – как крупнейших, где представлены ведущие российские вузы и научные центры, так и наукоградах. В результате возникает вопрос о том, имеет ли смысл инвестировать в науку в экономически отсталых регионах, преимущественно с низким НТП? По-видимому, в таких регионах велики риски невысокой эффективности вложений в НИОКР в силу недостаточности инновационного потенциала местной экономики, а более эффективной будет политика трансфера технологий в такие регионы.

В связи с этим, *приоритетами* российской федеральной политики пространственного развития в сфере НТР неизбежно будут регионы и города с высоким уровнем НТП. Однако при этом необходимо поднимать вопрос об использовании потенциала НТР везде, где он определенно есть. География федеральной поддержки НТР должна быть максимально широкой, что позволит существенно изменить уровень инновационности всего пространства российской экономики. Такой подход должен способствовать не только ускорению НТР страны, но и сокращению территориальных различий за счет формирования дополнительного числа точек роста. Кроме того, независимо от выбора пространственных приоритетов для федеральной политики поддержки НТР необходимо выполнение ряда условий:

- создание единой методики оценки НТП территорий – как минимум на уровне регионов (субъектов Российской Федерации), а желательно еще и на уровне городов (без таких оценок не может быть обоснованного выбора поддерживаемых в рамках федеральной политики НТР территорий);
- наличие четко выстроенной системы инструментов федеральной поддержки НТР в регионах и результативность таких инструментов;
- развитие высшего образования (ответственность за которое лежит на федеральных органах власти) в соответствии с потребностями НТР территорий.

---

<sup>22</sup> Данные предоставлены Институтом народнохозяйственного прогнозирования РАН.

Таблица 5. Концентрация численности занятых научными исследованиями и разработками, исследователей в регионах России, данные 2021 г.

Место	Занятые научными исследованиями и разработками			Место	Исследователи		
	Субъекты РФ	Доля в РФ, %			Субъекты РФ	Доля в РФ, %	
		Региона	Накопленным итогом			Региона	Накопленным итогом
	Российская Федерация	100,0			Российская Федерация	100,0	
1	г. Москва	31,1	31,1	1	г. Москва	33,3	33,3
2	Московская область	12,5	43,6	2	Московская область	11,7	44,9
3	г. Санкт-Петербург	10,6	54,2	3	г. Санкт-Петербург	10,5	55,4
4	Нижегородская область	6,3	60,5	4	Нижегородская область	5,6	61,0
5	Новосибирская область	3,1	63,7	5	Новосибирская область	2,9	63,9
6	Свердловская область	3,0	66,7	6	Свердловская область	2,6	66,4
7	Челябинская область	2,3	69,0	7	Республика Татарстан	2,1	68,5
8	Республика Татарстан	1,9	70,9	8	Челябинская область	2,0	70,5
9	Ростовская область	1,7	72,6	9	Воронежская область	1,7	72,2
10	Воронежская область	1,6	74,3	10	Самарская область	1,6	73,9
11	Пермский край	1,5	75,7	11	Ростовская область	1,6	75,4
12	Томская область	1,4	77,2	12	Пермский край	1,5	77,0
13	Красноярский край	1,3	78,5	13	Республика Башкортостан	1,4	78,4
14	Республика Башкортостан	1,3	79,7	14	Томская область	1,3	79,7
15	Самарская область	1,1	80,9	15	Красноярский край	1,3	81,0
16	Краснодарский край	1,1	81,9	16	Тюменская область (без АО)	1,2	82,1
17	Калужская область	1,1	83,0	17	Тульская область	1,1	83,2

Источник: Росстат

Таблица 6. Внутренние затраты на исследования и разработки, % от ВРП

1	Нижегородская область	4.40
2	Ульяновская область	3.64
3	Московская область	2.26
4	Томская область	2.19
5	г. Москва	1.81
6	Новосибирская область	1.76
7	Ярославская область	1.59
8	г. Санкт-Петербург	1.45
9	Калужская область	1.33
10	Пермский край	1.14
11	Свердловская область	1.11
12	Красноярский край	1.10
13	Челябинская область	0.95
14	Самарская область	0.93
15	Тверская область	0.84
16	Воронежская область	0.81
17	Пензенская область	0.80
18	Тульская область	0.76
19	Омская область	0.74
20	Кировская область	0.69
21	Республика Татарстан	0.67
22	г. Севастополь	0.64
23	Приморский край	0.62
24	Владимирская область	0.61
25	Ленинградская область	0.61
26	Ростовская область	0.60
27	Карачаево-Черкесская Республика	0.57
28	Республика Башкортостан	0.55
29	Саратовская область	0.52
30	Курская область	0.51

Из всего многообразия инструментов федеральной научно-технологической политики только некоторые имеют явно выраженную привязку к конкретным территориям (регионам, муниципалитетам или даже к компактным участкам территории). Мерами федеральной научно-технологической политики с явно выраженной региональной привязкой можно считать федеральную поддержку наукоградов, особых экономических зон технико-внедренческого типа (далее – ОЭЗ ТВТ) и технопарков в сфере высоких технологий (далее – технопарки), инновационного центра «Сколково» и инновационных научно-технологических центров (далее – ИНТЦ), научно-образовательных центров мирового уровня (далее – НОЦ) и государственных научных центров (далее – ГНЦ).

В настоящее время статус наукограда имеют 13 муниципальных образований, ОЭЗ ТВТ создано 7, технопарков – 12, ИНТЦ – 10, НОЦ – 15, статус ГНЦ имеют 44 научные организации<sup>4</sup>. Решения по названным объектам принимались в разные годы – с 1990-х гг. до 2022 г. включительно, когда были подписаны правительственные постановления по ИНТЦ в Рязани и Калининграде. Не исключено появление новых ИНТЦ, как и ОЭЗ ТВТ. Сроки, в течение которых будет продолжаться поддержка отобранных объектов, тоже разные, например, программа создания технопарков уже завершена (она была рассчитана на 2006–2014 гг.), Указом Президента Российской Федерации от 12 августа 2022 г. статус ГНЦ сохраняется у получивших его научных организаций на три года, после чего должно быть принято решение о сохранении или прекращении такого статуса в соответствии с новым порядком. Из названных инструментов федеральной поддержки НТР в отдельных регионах к федеральной региональной политике принято относить ОЭЗ ТВТ.

Тем не менее, федеральные инструменты поддержки НТР пока охватывают лишь ограниченное число территорий. В частности, университеты с особым статусом, федеральные университеты и научно-исследовательские университеты функционируют в 22 субъектах федерации; наукограды действуют в 6 субъектах федерации; ОЭЗ технико-внедренческого типа сформированы в 6 субъектах федерации; технопарки в сфере высоких технологий в 10 субъектах федерации; инновационные научно-технологические центры в 9 субъектах федерации; государственные научные центры в 7 субъектах федерации. Отдельно необходимо упомянуть инновационный центр «Сколково».

Подготовка квалифицированных кадров – очевидное необходимое условие эффективного НТР регионов.

В сложившихся условиях возможные направления действий для поддержки пространственного научно-технологического развития могут состоять в следующем:

– создание условий и стимулов для развития межрегионального сетевого взаимодействия (выстраивание кооперации регионов с низкой научно-технологической базой с макрорегиональными научно-образовательными центрами) и развития на этой основе трансфера технологий;

– «муниципализация» федеральной пространственной политики в научно-технологической сфере, в т.ч. ради формирования точек роста за пределами «столичных» городов (дополнительная поддержка городов науки за пределами городов-миллионников и административных центров регионов);



– расширение географии поддержки научно-технологической деятельности: потенциальных центров научно-технологического развития, которых гораздо больше, чем территорий с федеральной поддержкой научно-технологической деятельности. В частности, целесообразно проведение ревизии наукоградов, которых официально 13, а реально порядка 70;

– подготовка квалифицированных кадров – очевидное необходимое условие эффективного НТР регионов. В связи с этим необходимо избегать разрывов в размещении ведущих вузов и научно-технологических центров. Их территориальная близость важна в силу необходимости тесного взаимодействия вузов, исследовательских институтов и производств.

Пространственная компонента научно-технологического развития России обладает высоким нереализованным потенциалом. Интенсификация межрегиональной кооперации субъектов Российской Федерации при реализации проектов, направленных на поиск высокотехнологичных решений, способна стать драйвером трансфера технологий и, как следствие, представляется важным фактором инновационного развития всей страны.

Согласно Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года одной из целей пространственного развития в России является ускорение темпов экономического роста и технологического развития при сокращении межрегиональных различий в уровне и качестве жизни населения. Для реализации вклада научно-технологического фактора в пространственное развитие страны является целесообразным налаживание и интенсификация каналов межрегионального сотрудничества в сфере инноваций, задающего параметры конвергенции уровня технологического развития среди субъектов страны, особенно между регионами – потенциальными донорами технологий и регионами – реципиентами. Отдельным вопросом является активное включение в обмен результатами научных исследований крупных региональных научных центров и наукоградов.

В целях формирования эффективного пространственного трансфера технологий целесообразно определить группы регионов-потенциальных технологических доноров (регионы предложения технологий, далее - РПТ) и регионы спроса (далее - РС).

Несмотря на особенности в социально-экономических характеристиках региона-спроса и региона предложения технологий, перечень основных субъектов, вовлечённых в процесс развития высокотехнологичного сектора, их интересы и функциональные возможности не имеют принципиальных различий между регионами. В качестве ключевых субъектов, чья деятельность

должна быть направлена на поддержку высокотехнологичных компаний, следует выделить:

- субъекты РФ в лице органов государственной власти, ключевым преимуществом которых является обладание бюджетными ресурсами и административными возможностями, что может быть направлено на развитие рынка высокотехнологичной продукции;
- региональные институты развития. Ключевой их особенностью является наличие методических компетенций при организации работы по поддержке высокотехнологичных проектов и команд, а также широкое использование рыночных инструментов;
- представители бизнеса, целостная позиция которого обобщается и выражается крупными частными компаниями и публичными компаниями с государственным участием. Интерес бизнес-игроков, преимущественно, нацелен на получение высокотехнологичных решений, настроенных под решение конкретных задач и повышающих эффективность бизнес-процессов;
- научно-образовательные и исследовательские организации, вовлечённые в процесс развития высокотехнологичных индустрий путём обеспечения потребностей инновационного развития в квалифицированных человеческих ресурсах и научно-технологической базе.

Развитие сферы высоких технологий в регионах в общей структуре представлено в виде следующих глобальных направлений:

1) Стимулирование спроса на высокотехнологичную продукцию и её потребления со стороны региональных бюджетных учреждений, коммерческих компаний (крупные фирмы, субъекты МСП, индивидуальные предприниматели), а также населения.

2) Стимулирование предложения высокотехнологичной продукции за счёт обеспечения благоприятных условий, способствующих появлению новых высокотехнологичных компаний и развитию деятельности существующих компаний.

3) Деятельность по формированию инфраструктуры инновационной деятельности, которая должна обеспечивать функционирование инновационных бизнес-процессов, объединяющих в себе производителей и потребителей высокотехнологичной продукции.

В таблице 7 приводятся возможные механизмы и инструменты, которыми обладают ключевые субъекты по поддержке развития высокотехнологичного сектора.

Перечень выявленных компетенций основных сторон в рамках обозначенных направлений деятельности по развитию сектора высоких технологий позволяет выделить те сферы, внутри которых организация межрегионального сотрудничества между ключевыми акторами способствует

получению наибольшего результата. К таким приоритетным направлениям межрегионального сотрудничества следует отнести развитие инфраструктуры инновационной деятельности и кадрового потенциала.

Выявленные компетенции основных акторов по поддержке развития высокотехнологичной сферы в регионах должны быть учтены при определении направлений совместной деятельности в рамках организационной структуры межрегионального сотрудничества, обеспечивающего эффективность кооперационной деятельности по развитию высокотехнологичных компаний и баланс интересов участвующих сторон.

Таблица 7. Ключевые направления поддержки высокотехнологичной сферы в рамках стратегии пространственного развития

Направления деятельности	Компетенции ключевых акторов			
	Органы государственной власти субъекта РФ	Региональные институты развития инноваций	Представители бизнеса (в т.ч. крупные компании)	Научно-образовательные и исследовательские организации
1. Стимулирование спроса на высокотехнологичную продукцию	Создание системы фискальных стимулов для компаний, внедряющих инновации; Ориентация системы государственных закупок на высокотехнологичные товары и услуги; Цифровизация деятельности бюджетных учреждений и увеличение социально-значимых услуг, доступных в электронном виде.	Субсидирование и льготное кредитование приобретения местных высокотехнологичных продуктов малыми и средними предприятиями; Организация выставочных мероприятий и коммуникационных площадок; Организация временных рабочих групп под решение технологических задач.	Ориентация системы корпоративных закупок на высокотехнологичную продукцию; Организация временных рабочих групп под решение технологических задач в рамках корпораций.	Предложение и проведение релевантных запросу компаний НИОКР; Создание центров коллективного пользования научным оборудованием.

Направления деятельности	Компетенции ключевых акторов			
	Органы государственной власти субъекта РФ	Региональные институты развития инноваций	Представители бизнеса (в т.ч. крупные компании)	Научно-образовательные и исследовательские организации
2. Прямая поддержка и стимулирование высокотехнологичных компаний и инновационных проектов	Налоговые преференции; Гранты и субсидии; Создание экспериментальных правовых режимов (регуляторных песочниц).	Льготное финансирование (льготные процентные ставки); Грантовая поддержка; Предоставление консультационной и правовой поддержки; Помощь в коммерциализации высокотехнологичных проектов.	Наращивание инвестиций в модернизацию производственных и других бизнес-процессов.	Создание и предоставление сквозных инновационных технологий; Организация конкурсов инновационных проектов.
3. Развитие информационно-технологической инфраструктуры	Модернизация телекоммуникаций (в т.ч. с помощью механизма государственно-частного партнёрства);	Инвестиционное продвижение региональных инфраструктурных проектов	Модернизация телекоммуникаций (в т.ч. с помощью механизма государственно-частного партнёрства).	Формирование научно-технологических заделов на результатах интеллектуальной деятельности.

Направления деятельности	Компетенции ключевых акторов			
	Органы государственной власти субъекта РФ	Региональные институты развития инноваций	Представители бизнеса (в т.ч. крупные компании)	Научно-образовательные и исследовательские организации
4. Развитие кадрового потенциала	<p>Финансовая и нефинансовая поддержка специалистов;</p> <p>Открытие новых образовательных программ и учреждений;</p> <p>Финансирование и субсидирование существующих вузов согласно приоритетным направлениям;</p> <p>Обеспечения доступности программ дополнительного образования.</p>	<p>Финансовая поддержка проектов и инициатив, направленных на привлечение новых кадров в высокотехнологичную сферу.</p>	<p>Выдача именных грантов и стипендий, организация стажировок для студентов;</p> <p>Финансирование программ повышения квалификации и профессиональной переподготовки.</p>	<p>Организация специализированных программ высшего и дополнительного образования;</p> <p>Подготовка и повышение квалификации научно-педагогических кадров в области инновационной политики.</p>
5. Развитие инфраструктуры инновационной деятельности	<p>Создание технологических и индустриальных парков;</p> <p>Организация и поддержка кластерных инициатив;</p> <p>Организация технологических платформ;</p>	<p>Проведение акселерационных программ;</p> <p>Организация кластерных инициатив;</p>	<p>Спонсирование технологических конкурсов и акселерационных программ;</p>	<p>Создание студенческих бизнес-инкубаторов и инновационных проектов и центров трансферы технологий;</p>

Направления деятельности	Компетенции ключевых акторов			
	Органы государственной власти субъекта РФ	Региональные институты развития инноваций	Представители бизнеса (в т.ч. крупные компании)	Научно-образовательные и исследовательские организации
	Создание и финансирование фондов развития; Организация территорий инновационного развития (наукограды, иннограды и т.д.).	Организация технологических платформ.	Создание маркетплейсов; Участие в кластерных инициативах; Создание корпоративных акселераторов; Организация технологических платформ.	Организация инжиниринговых центров и центров прототипирования.

*Выводы:*

1. Необходимость поддержки отечественной науки возросла после введения ограничений недружественными странами с 2022 года. Актуальным становится развитие отечественных технологических решений, усиление собственной научно-технологической базы, в том числе за счет поддержки использования потенциала научно-технологических и образовательных центров, стимулирования трансфера технологий из науки в производство.

2. Роль субъектов Российской Федерации на новом этапе технологического развития увеличивается.

3. Сохраняются следующие негативные тенденции:

— несогласованность приоритетов научно-технологического развития и инструментов его поддержки на национальном, региональном, отраслевом и корпоративном уровнях;

— концентрация научно-технологического и образовательного потенциала в ограниченном числе регионов страны.



## 2.4. Информационно-телекоммуникационная инфраструктура

В рамках федерального проекта «Информационная инфраструктура» за 2017–2023 гг. к сети Интернет подключено 86 тыс. социально значимых объектов, в т.ч. на удаленных территориях. Доля домохозяйств с доступом к Интернету с 2016 по 2023 гг. выросла с 74,8% до 87,9%. Завершен проект по организации оказания услуг связи с использованием точек доступа в населенных пунктах от 250 до 500 чел.

Также осуществлялось развитие сети дата-центров на территориях со значительным энергопрофицитом и наличием необходимой мощности информационно-телекоммуникационной инфраструктуры. Среди введенных и планируемых к вводу объектов – центры обработки данных в Москве, Новосибирске, Удомле (Тверская область), Екатеринбурге, Санкт-Петербурге.

### *Выводы*

Реализация мероприятий по развитию информационно-телекоммуникационной инфраструктуры способствовала расширению доступа к сети Интернет за счет подключения социальных объектов, органов власти и местного самоуправления, домохозяйств.

Необходимо продолжать работу по созданию информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, обеспечивающей хранение и передачу больших массивов данных, для обеспечения устойчивого роста роли информационных технологий в экономическом развитии и предоставлении социальных услуг.

Принципы пространственного развития в данной отрасли:

- устранение цифрового неравенства субъектов Российской Федерации;
- опережающее развитие ИТ-инфраструктуры;
- создание конкурентоспособной ИТ-инфраструктуры на основе отечественных разработок;
- синхронизация развития телекоммуникационной инфраструктуры с задачами и потребностями отраслевого развития;
- создание пунктов коллективного доступа в сельских населенных пунктах и экономически непривлекательных для операторов мобильной связи территориях.

Задачей является повышение связанности территорий Российской Федерации за счет:

- развития магистральных линий связи и систем спутниковой связи на удаленных и труднодоступных территориях;
- сокращению цифрового неравенства;

- ускоренного развития инфраструктуры связи на территории новых субъектов Российской Федерации;
- покрытие сотовой связью автомобильных дорог федерального значения и железнодорожных магистралей;
- внедрения технологий квантовых коммуникаций;
- создания гибридной сети связи, покрывающей всю территорию страны, включая Арктическую зону Российской Федерации и трассу Северного морского пути.

## **2.5. Использование морских акваторий**

Хозяйственная деятельность в рамках морских акваторий и прибрежных территорий в настоящее время концентрируется неравномерно, что приводит к конфликтам между видами морепользования, а также нарушает баланс между морепользованием и состоянием морской и прибрежной экосистемы. Особенно сильно неравномерность прибрежной хозяйственной деятельности проявляется на северных и дальневосточных территориях Российской Федерации, где в сложных гидрометеорологических условиях интенсифицируется добыча полезных ископаемых.

Также активизируется использование биологических ресурсов, что выражается в развитии аквакультуры и переходе от прибрежного рыболовства к рыболовству в отдаленных районах мирового океана.

Указанные тенденции требуют внедрения механизмов планирования, обеспечивающих синхронизацию планов развития приморских территорий с планами использования прилегающего морского пространства. В большинстве стран, с которыми Российская Федерация имеет морскую границу (прежде всего, в странах Европейского союза), созданы системы морского пространственного планирования, позволяющие за счет установления ограничений на виды деятельности в границах национальных исключительных экономических зон эффективно использовать морские ресурсы при минимальном воздействии на окружающую среду.

В связи с этим была разработана стратегия пространственного развития морской деятельности Российской Федерации<sup>23</sup>, основные тенденции, проблемы, принципы, цели и задачи которой обозначены ниже<sup>24</sup>:

#### Основные тенденции:

- интенсивное развитие грузоперевозок по Северному морскому пути, масштабное строительство крупнотоннажного ледокольного флота и судов ледового класса;
- переориентация значительной части морских транспортных грузопотоков с портов европейских стран на порты стран Азии, Африки и Латинской Америки;
- интенсификация добычи полезных ископаемых на акваториях и прибрежных территориях северных и дальневосточных морей;
- переход от прибрежного рыболовства к рыболовству в отдаленных районах мирового океана; развитие аквакультуры;
- развитие индустрии морского туризма, в том числе круизного и яхтенного, а также водного спорта и рекреационной деятельности, сохранение и использование подводного культурного наследия;
- постепенный переход морского транспорта на экологически чистые виды топлива и безэкипажные суда;
- усиление роли и значения военно-морского флота РФ, увеличение его количественного состава, развитие системы базирования, в том числе в АЗРФ.

#### Основные проблемы:

---

<sup>23</sup> Источники информации:

1. <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2019/10/HELCOM-VASAB-MSP-Principles.pdf> - принципы МПП ХЕКОВ/ВАСАБ, 2010
2. Ecosystem approach. Principles. URL: <https://www.cbd.int/ecosystem/principles.shtml>. CBD COP Decision V/6. URL: <https://www.cbd.int/decision/cop/?id=7148>
3. Предложения в проект Дорожной карты продвижения морского пространственного планирования в Российской Федерации, Ермак Северо-Запад, 2022 [https://drive.google.com/file/d/1Qq8LakR6m7b2B3\\_FytY34wVXwuQdcy38/view](https://drive.google.com/file/d/1Qq8LakR6m7b2B3_FytY34wVXwuQdcy38/view)
4. Аналитический материал: Морское пространственное планирование: международное и национальное регулирование. Центр международных и сравнительно-правовых исследований, 2024. [https://iclrc.ru/storage/publication\\_pdf/99/Rus\\_Marine\\_spatial\\_planning\\_26.04.2024.pdf](https://iclrc.ru/storage/publication_pdf/99/Rus_Marine_spatial_planning_26.04.2024.pdf)

<sup>24</sup> Примечание: инструмент морского пространственного планирования может быть также применен к планированию акваторий больших водоёмов, не являющихся морями, в частности к акваториям некоторых озёр (Байкал, Ладожское, Онежское, Телецкое, Каспийское море и др.) и крупных рек (Волга, Енисей, Лена и т.д.). В этом случае правильнее употреблять термин «водное пространственное планирование». Проблемы на реках и озерах те же, что и на морях – чрезмерная антропогенная нагрузка на некоторых участках, наложение видов хозяйственной деятельности, загрязнение водоёмов и берегов. Отчасти эта проблема решается через выполнение СКИОВО, но СКИОВО – ведомственный документ МПР, а проблема использования водных объектов носит комплексный межотраслевой характер.

- концентрация хозяйственной деятельности на отдельных акваториях, приводящая к конфликтам между видами морепользования и между морепользованием и состоянием морской и прибрежной экосистемы;
- неравномерность прибрежной хозяйственной деятельности, особенно на северных и дальневосточных территориях Российской Федерации;
- сложные гидрометеорологические и ледовые условия, затрудняющие хозяйственную деятельность на ряде акваторий;
- климатические изменения, приводящие к изменению режима морских течений, изменению уровня воды и затоплению/осушению прибрежных территорий, увеличению количества и интенсивности катастрофических явлений;
- интенсивное проникновение на морские акватории инвазивных видов, изменяющие видовой состав коренных обитателей, рыбопромысловое и рекреационное значение акваторий;
- непредсказуемое изменение уровня Каспийского моря, размах колебаний которого может достигнуть 10 метров и более за 30-50 лет;
- загрязнение морских акваторий и донных отложений химическими и нефтесодержащими веществами;
- наличие на морском дне оставшихся после первой и второй мировых войн неразорвавшихся боеприпасов и свалок, в том числе химического оружия;
- развитая система морского пространственного планирования большинства пограничных (по морским акваториям) с Российской Федерацией стран, в первую очередь Европейского союза, устанавливающих ограничения на виды деятельности в границах национальных ИЭЗ;
- политика МОК ЮНЕСКО, постепенно внедряющая необходимость планирования морских акваторий за пределами национальных юрисдикций с целью регулирования на них хозяйственной деятельности. Отсутствие МПП в Российской Федерации не позволяет РФ полноценно участвовать в этом процессе.

#### Цель:

- пространственное регулирование морской деятельности в морских акваториях Российской Федерации, направленное на достижение экономических, экологических и социальных целей развития, рациональное использование морских ресурсов, предотвращение конфликтов между отраслями морепользования, сохранение экологического здоровья морских экосистем, удовлетворение социальных потребностей населения.

#### Задачи:

- формирование межведомственной геоинформационной системы морского пространственного планирования, включающей данные по естественным условиям, экологическому состоянию и хозяйственному использованию морских акваторий;
- заблаговременное выявление и предотвращение возможных конфликтов между видами морепользования, а также между морепользованием и окружающей средой;
- обеспечение планировочными методами условий для гармоничного развития хозяйственной деятельности и поддержания хорошего экологического состояния морских акваторий;
- удовлетворение социальных запросов населения в части создания высококвалифицированных рабочих мест, рекреационных потребностей, рыболовства, туризма, интересов коренного и малочисленного населения;
- обеспечение интересов Российской Федерации на находящихся в её юрисдикции морских акваториях, а также на акваториях мирового океана за пределами национальных юрисдикций.

#### Приоритеты:

- максимально эффективное использование ресурсов морских акваторий, включая бережное отношение к использованию морского пространства;
- обеспечение хорошего экологического состояния морских акваторий при осуществлении хозяйственной деятельности;
- максимальное сохранение биологических и иных ресурсов для блага будущих поколений
- обеспечение транспортной доступности водным транспортом регионов/районов с ограниченными возможностями сухопутной связи с основной территорией Российской Федерации;
- развитие межрегионального (межмуниципального) и трансграничного сотрудничества с дружественными странами в рациональном использовании морских ресурсов.

#### Принципы:

- обеспечение территориальной целостности, единства правового и экономического пространства морских акваторий и территорий Российской Федерации;
- экосистемный подход, направленный на поддержании здоровья морской экосистемы

- согласованность морского пространственного и территориального (наземного) планирования для всех уровней управления – федерального, субъектов федерации, муниципальных образований;
- комплексный подход к развитию морской деятельности на планируемых акваториях;
- обеспечение гарантий прав коренных малочисленных народов, включая поддержку их экономического, социального и культурного развития, защиту исконной среды обитания и традиционного природопользования и образа жизни;
- рациональное природопользование, сохранение природного и историко-культурного наследия, обеспечение доступа к природным и культурным ценностям;
- учет интересов и мнения населения и бизнеса при планировании развития морской деятельности;
- учет долговременных последствий воздействия хозяйственной деятельности и климатических изменений на социально-экономические и экологические условия на морских акваториях и прилегающих территориях;
- трансграничное взаимодействие (консультации и координация) при разработке МПП для акваторий морей, где Российская Федерация граничит с другими странами;
- мониторинг и оценка реализации морских пространственных планов, их социально-экономических и экологических последствий.

### **3. Геостратегические территории**

За период реализации Стратегии пространственного развития на период 2017-2023 гг. завершилось формирование системы стратегических документов, направленных на поддержку развития приоритетных геостратегических территорий, в т.ч. утверждены и реализуются Указ Президента Российской Федерации «О мерах по социально-экономическому развитию Дальнего Востока», стратегии социально-экономического развития Северного Кавказа, Арктической зоны (АЗРФ). Продлено до 2030 г. действие госпрограмм по развитию Дальнего Востока, Калининградской области, до 2027 г. госпрограммы по развитию Крыма и Севастополя.

На отдельных геостратегических территориях за 2017-2022 гг. более, чем в 1,5 раз выросли объемы инвестиций (в большинстве регионов Дальнего Востока, Республике Крым, Севастополе), а также темпами выше среднероссийских росли доходы населения (в половине регионов Дальнего Востока, Республике Крым и Севастополе).

Целевое значение показателя Стратегии – отношение среднедушевого ВРП субъектов РФ, относящихся к приоритетным геостратегическим территориям (кроме Арктической зоны) – по состоянию на 2022 г. не достигалось: тогда оно составило 66,9% (цель на 2025 г. – 70%). По прогнозу Минэкономразвития ожидается, что к 2025 г. соотношение составит 68,2%.

#### **3.1. Дальний Восток**

За время реализации Стратегии расширены уже созданные территории опережающего развития (ТОР). К 2024 г. на Дальнем Востоке действует 17 ТОР. По итогам 2023 г. с резидентами заключено 755 соглашений. Накопленный объем инвестиций составил 2,6 трлн руб., создано 69,1 тыс. рабочих мест в рамках 240 проектов.

В рамках свободного порта Владивосток (СПВ) по итогам 2023 г. заключено 2 041 соглашение с резидентами. Накопленный объем инвестиций резидентов составил 437 млрд руб., создано 50,7 тыс. рабочих мест в рамках 487 проектов.

В рамках программы «Гектар на Дальнем Востоке и в Арктике» предоставляется возможность получить земельный участок по договору безвозмездного пользования на 5 лет. К концу 2023 г. поступило более 180 тыс. заявлений граждан о предоставлении участков.

С 2022 г. на Курильских островах действует преференциальный налоговый режим, участниками которого на конец 2023 г. стала 21 компания.

С 2018 г. действует специальный административный район (САР) на территории Приморского края. На конец 2023 г. в САР на о. Русский зарегистрировано 67 участников. В 2019-2023 гг. уплачено 15 млрд руб. налогов, в т.ч. 10,3 млрд руб. в консолидированный бюджет Приморского края.

По итогам 2023 г. утверждено 25 долгосрочных планов комплексного социально-экономического развития дальневосточных городов до 2030 г. с общим объемом инвестиций более 3,5 трлн руб.

Индекс физического объема инвестиций в 2022 г. по сравнению с 2017 г. увеличился на 52%.

### **3.2. Арктика**

С 2020 г. в АЗРФ установлен преференциальный режим экономической деятельности. По итогам 2023 г. с резидентами АЗРФ заключено 706 соглашений. Накопленный объем инвестиций АЗРФ составил 120,3 млрд руб., создано 8811 рабочих мест. Введен в эксплуатацию 161 проект.

Сформирован перечень из 16 опорных населенных пунктов АЗРФ. Начата подготовка документов мастер-планирования и подготовлены методические рекомендации по разработке их мастер-планов.

Создана ТОР «Столица Арктики» на территории Мурманской области. С ее резидентами заключено 8 соглашений с общим объемом инвестиций 268,1 млрд руб. и созданием 4,7 тыс. рабочих мест. Фактический накопленный объем инвестиций резидентов составил 175,4 млрд руб., создано 2259 рабочих места. Введено в эксплуатацию 3 проекта резидентов.

Индекс физического объема инвестиций в 2022 г. по сравнению с 2017 г. увеличился на 24%.

### **3.3. Республика Крым и г. Севастополь**

По итогам 2022 г. наблюдается положительная динамика устранения диспропорций в региональном развитии, в т.ч. по обеспечению Крыма и Севастополя инфраструктурой.

Для стимулирования внебюджетных инвестиций функционирует свободная экономическая зона (СЭЗ) Республики Крым и г. Севастополя. В 2022 г. 135 новых хозяйствующих субъектов получили статус участника СЭЗ, привлечено 44 млрд руб. инвестиций, создано 9 444 новых рабочих места.

Индекс физического объема инвестиций в 2022 г. по сравнению с 2017 г. увеличился на 90,4%.



Повышена туристическая привлекательность приморских населенных пунктов. Крымский полуостров по итогам 2022 г. посетило 7 015,5 тыс. чел.

### **3.4. Калининградская область**

В 2018-2023 гг. на госпрограмму развития Калининградской области из федерального бюджета выделено более 270 млрд руб.

В ходе программы реализован ряд инфраструктурных проектов, включая 15 объектов дорожного хозяйства (в т.ч. 1 этап северного обхода Калининграда). Построены паромы «Генерал Черняховский» и «Маршал Рокоссовский», обеспечивающие связь региона с Ленинградской областью.

Введен в эксплуатацию 21 объект в сфере ЖКХ, что позволило подготовить инфраструктуру для создания кластера автомобильных производств, индустриальных парков «Храброво» и «Черняховск», развития туризма. За счет внебюджетных средств осуществлялось строительство 4 электростанций.

Резидентами ОЭЗ планируется вложить 107,8 млрд руб., а также создать 21,9 тыс. рабочих мест.

Индекс физического объема инвестиций в 2022 г. по сравнению с 2017 г. увеличился на 7,7%.

### **3.5. Северный Кавказ**

В рамках госпрограммы по развитию СКФО в 2020-2023 гг. завершена реализация 63 мероприятий (7 объектов спорта, 3 объекта здравоохранения, 8 объектов коммунальной инфраструктуры, 10 объектов образования, 5 объектов культуры, 29 объектов дорожной инфраструктуры), из них в 2023 г. – 38.

К 2022/2023 учебному году полностью ликвидированы третьи смены обучения в общеобразовательных организациях на территории СКФО.

За 2020-2023 гг. более 670 тыс. человек получили доступ к чистой питьевой воде из сетей централизованного водоснабжения (доля населения, обеспеченного чистой водой, составила 84,1%). Более 13% автодорог в СКФО дополнительно приведено в нормативное состояние (всего доля дорог в нормативном состоянии составила 85,4%). На реализацию инвестиционных проектов, реализуемых в рамках госпрограммы, направлено около 30 млрд руб., создано 5 166 новых рабочих мест.

Индекс физического объема инвестиций в 2022 г. по сравнению с 2017 г. увеличился на 22,4%.

За последние два года образовались две новые территории геополитической напряженности, которые требуют особого внимания:

- муниципальные образования Республики Карелия, Ленинградской области, Псковской области, Курской области, Брянской области и Белгородской области, примыкающие к Государственной границе Российской Федерации с государствами, отнесенными к недружественным<sup>25</sup>;
- новые субъекты Российской Федерации — Донецкая Народная Республика, Луганская Народная Республика, Запорожская область, Херсонская область.

Вхождение новых субъектов Российской Федерации обуславливает необходимость обеспечения их интеграции в экономическое, правовое пространство Российской Федерации и доведения их социально-экономических показателей до уровня не ниже среднероссийских.

В новых субъектах Российской Федерации имеются благоприятные условия для ведения сельского хозяйства и развития туризма, значительный промышленный потенциал в сфере машиностроения, металлургии и энергетики, а также квалифицированная рабочая сила. Вхождение новых субъектов Российской Федерации позволило создать новый транспортный коридор из Центральной России в Крым. Азовское море стало внутренним морем Российской Федерации, что расширило возможности для его хозяйственного использования, в том числе в сфере рыбохозяйственного комплекса, социально-экономического развития прибрежных районов и в сфере туризма.

Направления защиты и развития приграничных территорий в настоящее время находятся в стадии разработки.

Выводы:

1. За период реализации предыдущей Стратегии 2017-2023 гг. удалось:

- завершить формирование системы стратегических документов, направленных на поддержку развития геостратегических территорий;
- обеспечить устойчивый рост по ряду ключевых показателей (инвестиции и доходы населения растут более, чем в половине территорий);
- необходимо продолжить обеспечение устойчивого роста инвестиций и доходов населения в большей части геостратегических территорий, а также энергобезопасности Калининградской области и Крыма.

2. Необходимо продолжать работу по обеспечению:

---

<sup>25</sup>В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 марта 2022 г. № 430-р «Об утверждении перечня иностранных государств и территорий, совершающих в отношении Российской Федерации, российских юридических лиц и физических лиц недружественные действия».

- социально-экономического развития и повышения качества жизни новых регионов;
- сокращение миграционного оттока и обеспечение прироста населения на Дальнем Востоке и в Сибири;
- комплексное социально-экономическое развитие Арктики;
- обеспечение транспортной и продовольственной безопасности Калининградской области;
- повышение качества жизни на Северном Кавказе;
- социально-экономическое развитие приоритетных приграничных муниципалитетов.

#### 4. Практика территориального планирования сопредельных стран

Территория Российской Федерации имеет сухопутную границу с 16 государствами, семь из которых отнесены к недружественным<sup>26</sup>, в то время как девять стран являются важными торговыми и геополитическими партнерами Российской Федерации. Одновременно в связи с проводимыми недружественными государствами санкциями происходит переориентация экономических связей и ускоренное развитие сотрудничества с иными государствами.

В целях достижения согласованности пространственного развития Российской Федерации с дружественными и иными государствами был проведен обзор ключевых документов территориального развития данных государств.

##### 4.1. Территориальное развитие Республики Казахстан

###### *Ключевые документы территориального развития*

1. Прогнозная схема территориально-пространственного развития страны до 2030 года (<https://adilet.zan.kz/rus/docs/U1900000185#z10>)
2. План территориального развития до 2025 ([https://www.gov.kz/uploads/2022/3/11/4be5117baa8547e9c1536c9ea84cfddf\\_original.5314489.pdf](https://www.gov.kz/uploads/2022/3/11/4be5117baa8547e9c1536c9ea84cfddf_original.5314489.pdf))

###### *Основные направления*

В рамках Плана территориального развития Республики Казахстан до 2025 года (далее – План), утвержденного в 2021 году, планируется развитие транспортной, телекоммуникационной, энергетической инфраструктуры, дальнейшее повышение качества жизни населения, в том числе за счет рационального использования важных природных ресурсов.

###### *Водные ресурсы*

В тексте Плана отдельным направлением выделяется решение проблем **дефицита водных ресурсов** и загрязнения поверхностных вод за счет улучшения состояния качества крупных рек до «хорошего» уровня, реконструкции и строительства водохранилищ и разработки подземных водных ресурсов.

Вопрос обеспечения водными ресурсами является крайне важным, учитывая тот факт, что около половины водного фонда формируется за счет импорта. В частности, власти республики собираются урегулировать вопросы **деления**

---

<sup>26</sup> В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 марта 2022 г. № 430-р «Об утверждении перечня иностранных государств и территорий, совершающих в отношении Российской Федерации, российских юридических лиц и физических лиц недружественные действия».

**трансграничных вод с Китайской Народной Республикой (КНР), Российской Федерацией, Кыргызстаном, Узбекистаном, Таджикистаном.**

### *Демография*

Отсутствие дефицита водных ресурсов является важным компонентом обеспечения социального благополучия населения и поддержания устойчивой демографической ситуации в стране. Согласно приведенному в тексте Плана демографическому прогнозу, за период с 2020 по 2025 год население Республики может возрасти на 5,6% до 19,8 млн человек.

Население в приграничных с Российской Федерацией областях (Актюбинская, Атырауская, Западно-Казахстанская, Костанайская, Мангистауская, Павлодарская, Северо-Казахстанская, Восточно-Казахстанская) может вырасти на 1,6% за аналогичный период, составив 6,5 млн человек, что составит порядка 33% от всего населения Республики Казахстан в 2025 году (34,3% в 2020 году).

Наибольший прирост населения ожидается в Алматинской, **Атырауской (западная граница с Российской Федерацией), Кызылординской, Мангистауской (граница через Каспийское море),** Туркестанской областях, городах Астана, Алматы и Шымкент. Более высокий рост населения ожидается в южных областях, граничащих с Узбекистаном и Кыргызстаном. В южных регионах Республики Казахстан концентрируется наибольшая численность населения, не считая крупных городов страны.

**Противоположные** тенденции прогнозируются в **северных областях страны**, где ожидается снижение численности населения из-за оттока и высокого уровня смертности: Северо-Казахстанской, Костанайской и Восточно-Казахстанской.

Власти Республики Казахстан относят северные области в отдельный макрорегион, в котором преимущественно концентрируется сельскохозяйственный сектор, горно-металлургическая, пищевая и обрабатывающая промышленность, отрасль машиностроения. Также эти в этих областях отмечается средний уровень обеспечения государственными услугами. Поддержку развитию этих областей предлагается обеспечить благодаря комплексному индустриальному развитию, включающему в себя развитие не только горнодобывающей и обрабатывающей промышленности, но и стимулирование логистического развития и торговли. План предусматривает развитие и усиление трансграничных центров торговли с Россией, КНР, Узбекистаном, Кыргызстаном, что позволит устранить процедурные барьеры в рамках международного сотрудничества.

Значительное внимание в части развития **северных областей** Республики будет уделено развитию **приграничного сотрудничества** этих регионов с

Российской Федерацией в целях **ускорения интеграционных процессов**, что позволит сформировать единый рынок товаров, работ, услуг, капитала и трудового капитала.

Приоритетными направлениями северных областей (Северо-Казахстанская, Акмолинская, Костанайская) так и останется **развитие сельскохозяйственного сектора**, но в то же время будут проведены мероприятия по повышению индустриализации этих областей с ориентиром развитие сельскохозяйственного машиностроения (в городах Костанай, Петропавловск).

### *Транспорт*

Развитие транспорта в рамках Плана подразумевает завершение строительства международных экономических коридоров (авто- и железнодорожных): Алматы – Шымкент – Ташкент, Алматы – Урумчи, **Алматы – Астана – города-миллионники России**. Планируется модернизация автодорог от областных центров к городам-миллионникам России, КНР, Узбекистана, а также увеличение пропускной способности железных дорог.

В рамках развития транспортной инфраструктуры планируется соединение центров экономического роста. В частности, областные центры будут соединены с городами-хабами Астаной, Алматы, Актобе и Шымкентом. На эти цели власти Республики Казахстан рассчитывают выделить значительные объемы финансовых ресурсов на содержание, ремонт и реконструкцию местных дорог.

### *Цифровая инфраструктура*

Планом предусматривается проведение электросвязи с востока на запад страны, как часть магистрали от КНР к странам ЕС через Каспийское море **или Россию**. Таким образом, это позволит увеличить обработку трафика и усилить глобальную конкурентоспособность экономики за счет лучшего доступа к глобальной сети интернет. Кроме того, в дальнейшей перспективе не исключается строительство транскаспийской и трансграничной волоконно-оптической линии связи. Власти Республики отмечают, что данная инфраструктура станет важным фактором для развития дата-центров и майнинговых ферм.

### *Энергетика*

Одним из важнейших направлений Плана является энергетическая связанность всех областей Республики Казахстан, что подразумевает присоединение западного макрорегиона к единой энергосистеме страны, а также газификацию северных и центрально-восточных макрорегионов. В настоящее время реализуется проект по строительству ВЛ-220 кВ по направлению Уральск-Тенгиз (800 км,

переменный ток), направленный на усиление энергетической обеспеченности северо-западных областей Республики Казахстан.

Более того, **на территориях, граничащих с Россией, планируется строительство ВЛ-500** по направлению Атырау-Актобе, а также из Атырау в город Жезказган, расположенный в центральной части Республики Казахстан. Между тем, власти страны уделяют внимание и развитию возобновляемых источников энергии (ВИЭ). В соответствии с настоящей редакцией Плана, планируется к 2030 году довести долю ВИЭ (кроме крупных ГЭС) до 15% по сравнению с 1,27% в 2018 году.

### *Прогнозная схема территориально-пространственного развития страны до 2030 года*

Документ во многом концентрируется на аналогичных проблемах Республики Казахстан, что и действующая программа, однако приводится более подробная характеристика регионов страны (сильные и слабые стороны). В целом, План территориального развития до 2025 базируется на Прогнозной схеме, в то же время концентрируясь более глубоко на текущих проблемах Республики (износ энергетической и транспортной инфраструктуры, риски дефицита воды, опустынивание земель) и на мерах по развитию страны.

В Документе приводится перспективная экономическая специализация регионов страны, в соответствии с которой к добывающим (Западно-Казахстанская, Атырауская, Мангистауская, Актюбинская), индустриальным (Восточно-Казахстанская, Павлоградская) и индустриально-аграрным (Северо-Казахстанская, Костанайская, Акмолинская) **регионам относятся граничащие с Российской Федерацией области** Республики Казахстан. Планируется дальнейшее усиление специализации каждого региона, чего можно достичь за счет улучшения транспортной, социальной, энергетической инфраструктуры, повсеместного внедрения цифровых сервисов с целью снижения социального неравенства между областями, а также сокращения оттока населения из регионов, **находящихся в непосредственной близости с Российской Федерацией**. По мнению властей, до 2030 года ожидается структурное изменение занятого населения: переход с товарного сектора в сектор услуг. Ожидается, что основной отток занятости произойдет в сельском хозяйстве в связи с технологическим перевооружением и цифровизацией экономики, однако большая часть высвободившегося занятого населения может перейти в отрасли строительства и транспорта за счет инфраструктурного и технологического развития, а также в образовательный сектор.

## 4.2. Территориальное развитие Республики Армения

### *Ключевые документы территориального развития*

1. Стратегическая программа перспективного развития Республики Армения на 2014-2025 гг. (<https://www.gov.am/ru/prsp/>)
2. Стратегия развития Евразийского банка для Республики Армения 2022-2026 ([https://eabr.org/upload/Armenia\\_RGB.pdf](https://eabr.org/upload/Armenia_RGB.pdf))

### *Основные направления*

Основным документом, характеризующим развитие Республики Армения в ряде областей, является Стратегическая программа перспективного развития страны на 2014-2025 гг. (далее – Программа). Помимо энергетики, транспортной инфраструктуры и территориального развития документ касается таких тем, как социальная защита, экологическая повестка, судебная система и т.д. Стоит отметить, что в Программе Российская Федерация упоминается в контексте международного сотрудничества и взаимодействия (в рамках Таможенного союза и ЕАЭС).

Стратегия развития Евразийского банка для Республики Армения в большей степени затрагивает дополнительную поддержку государства со стороны ЕАБР для достижения целей устойчивого развития.

### *Водные ресурсы*

В Программе представлены примеры положительной динамики использования и развития водной инфраструктуры в 2008-2011 гг. В частности, в документе отмечено, что ситуация с центральным водоснабжением в сельской местности улучшилась: доля населения, обеспеченного водоснабжением, увеличилась на 1,3 п.п. до 93,7% в 2011 году. Кроме того, среднесуточная продолжительность подачи воды выросла примерно на 3,6 ч за этот период, достигнув 16 ч.

Настоящая Программа предусматривает дальнейшее реформирование систем питьевого водоснабжения в целях повышения надежности, эффективности и улучшения качества услуг водоснабжения и водоотведения. Система питьевого водоснабжения продолжит оставаться в числе главных инвестиционных приоритетов государственной политики. Например, уровень ежегодных инвестиций в систему на весь период реализации проекта планируется на уровне 0,4% ВВП.

### *Транспорт*

В рамках Программы отмечается необходимость предотвращения ускоренного износа дорожной сети, в связи с чем повышаются риски аварийности и



роста несчастных случаев. Для этих целей власти Республики выражают намерения по увеличению расходов на обеспечение безопасного, быстрого и простого осуществления транспортных и грузовых перевозок. Тем не менее, за период с 2007 по 2012 года наблюдался объема бюджетных расходов на обеспечение дорожного хозяйства: в денежном выражении снижение за этот период составило 33,4%, достигнув 29,5 млн драмов, что занимает около 0,73% ВВП (1,4% в 2007 году).

Одним из важнейших направлений настоящей Программы в сфере транспорта является восстановление участков дорог, соединяющих все населенные пункты республики с областными центрами, в том числе строительство **автодорожного коридора Север-Юг**, а также иных дорог, секций, обеспечивающих высокую экономическую эффективность. Помимо автомобильных дорог, особое стратегическое значение имеет расширение транзитных мощностей, что также обусловлено важностью обеспечения продовольственной безопасности Республики. В частности, отмечается необходимость объединения железнодорожных систем Армении и Ирана. Реализация этих проектов планируется, в том числе в рамках государственно-частного партнерства. Одним из важных проектов приводится строительство железнодорожной линии до аэропорта «Звартноц» и международного логистического центра в городе Ереван. В число ключевых показателей Программы входят: отношение длины дорог в хорошем состоянии к длине всех дорог (2014 год – 45%, 2025 год – 65%), уровень государственных инвестиций в транспортный сектор, без учета дорожной сети (2014 год – 0,15% ВВП, 2025 год – 0,15% ВВП).

Несмотря на наличие интереса Республики Армении в участии в **проекте Север-Юг**, западный маршрут коридора может пойти в обход государства через Азербайджан и Иран, в случае если не будет решен вопрос транспортного сообщения между западными районами Азербайджана и анклава Нахичевань через территорию Армении. Может быть выбран альтернативный маршрут в обход Армении, который обеспечит кратчайшее и удобное движение между западными районами Азербайджана и Нахичевани.

### *Энергетика*

Энергосистема Республики Армения полностью обеспечивает потребности локальных потребителей электроэнергии при сохранении потенциала для экспорта. После 2008 года введено в эксплуатацию 86 ГЭС, чья совокупная мощность составляет 169,2 МВт, годовая выработка электроэнергии – 524,11 млн кВтч. В тексте Программы уточняется, что по итогам 2013 года производство электроэнергии осуществляли 154 малых ГЭС, годовая выработка которых составила порядка 720 млн кВтч.

В начале 2009 года Правительством Республики Армения была утверждена «Схема развития малых ГЭС», в рамках которой планируется дополнительно построить 90 малых ГЭС общей проектной мощностью около 110 МВт. В 2014 году велись работы по строительству 71 ГЭС с проектной мощностью 145 МВт и годовой выработкой 515 млн кВт·ч.

В 2009 году были завершены работы по строительству газопровода Иран-Армения и начаты поставки газа из Ирана. Кроме того, в том же году начались взаимные поставки электроэнергии из Армении в Иран по ранее заключенным контрактам. В 2010 году емкости подземного хранилища природного газа увеличились в 1,8 раза до 132,7 млн куб. м, что было обеспечено по завершению восстановительных работ со стороны ЗАО «Газпром Армения».

Программой предусмотрен ежегодный уровень государственных инвестиций в энергосистему, кроме крупных атомных проектов, на уровне 0,3% ВВП. Главной целью властей страны является смена генерации электростанций и строительство новых генерирующих и регулирующих мощностей, поддержание и развитие системы передачи электроэнергии, в том числе с целью интеграции с региональными энергетическими системами. Кроме того, в рамках Программы планируется реализация мероприятий по энергосбережению и максимальному использованию возобновляемых и альтернативных источников энергии.

### *Цифровая инфраструктура*

Развитие цифровой отрасли на территории Республики Армения является одним из ключевых направлений государственной политики. В Программе отмечается, что наблюдается рост влияния ИТ-сектора в структуре национальной экономики: в 2011 году доля этой отрасли возросла с 1% ВВП (в 2008 году) до 2% ВВП, а число занятых и производительность труда за аналогичный период возросли на 38%.

Дальнейшая поддержка развития ИТ-сектора в рамках Программы будет определяться следующими направлениями:

- стимулирование процесса создания технопарков, инкубаторов и других инфраструктур ИТ-сектора, реализуемого с использованием инструментов ГЧП;
- содействие вузам в реализации современных образовательных программ и строительство необходимых лабораторий, содействие их сотрудничеству с частными компаниями;
- формирование благоприятной налоговой политики для повышения экспортного потенциала сектора;

- реализация программ государственной поддержки МСП и стартапов в сфере ИТ, в том числе обеспечение доступа к рынкам, программам профессиональной подготовки и информационного поля.

#### *Стратегия развития Евразийского банка для Республики Армения 2022-2026*

Стратегия направлена на дополнительную поддержку инициатив, определенных в рамках Стратегической программы перспективного развития страны на 2014-2025 гг. В частности, выделяются пять ключевых задач развития страны, что во многом соответствует мероприятиям, которые были представлены в тексте Программы:

- Содействие устойчивому инфраструктурному развитию
  - Развитие и модернизация энергетической инфраструктуры
  - Развитие устойчивой и безопасной промышленной и транспортной инфраструктуры
- Диверсификация промышленности и экспорта
  - Модернизация и создание новых высокопроизводительных предприятий
  - Развитие туризма и повышение доли услуг, в том числе цифровых, в структуре внешней торговли
- Обеспечение продовольственной безопасности
  - Повышение производительности в секторе АПК
  - Поддержка развития товаропроводящей сети
- Развитие доступности финансовых услуг
  - Развитие инфраструктуры финансовой системы
  - Увеличение емкости рынка финансовых услуг, в том числе по программам целевого финансирования поддержки МСП
- Цифровая трансформация экономики и сектора государственного управления
  - Содействие развитию безопасной и устойчивой системы цифровых решений и инфраструктуры
  - Повышение эффективности оборота данных

### **4.3. Территориальное развитие Республики Беларусь**

#### *Ключевые документы территориального планирования*

1. Национальная стратегия устойчивого развития Республики Беларусь на период до 2035 года
2. Указ Президента Республики Беларусь от 29 июля 2021 г. № 292 «Об утверждении Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021-2025 годы»

3. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 23 марта 2021 г. № 165 О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы

### *Демография*

Ставится цель повысить рождаемость с 1,38 в 2019 г. до 1,7 ребенка на одну женщину и добиться увеличения ожидаемой продолжительности жизни с 74,5 года в 2019 г. до 80,2 года в 2035 г.

В приграничных областях также наблюдается устойчивое сокращение численности населения, что является одним из ключевых вызовов в их развитии. Так, в Могилевской области ожидается его сокращение с 1,030 млн чел до менее 1 млн чел. к 2035 г. В Витебской области население также может сократиться с 1,22 млн в 2011 г. до 1,090 в 2035 г. В Гомельской области наблюдается схожая ситуация. Наиболее благоприятная демографическая ситуация наблюдается в Минске и Минской области, в которых прогнозируется сохранение темпов устойчивого прироста населения.

С целью улучшения демографической ситуации планируется усовершенствовать меры по стимулированию возврата в страну выехавших лиц и притока в республику квалифицированных иностранных специалистов.

### *Транспорт*

Предполагается проведение согласованной транспортной политики в рамках ЕАЭС.

Ж/Д: усиление интеграции в области пассажирских перевозок в международном сообщении, с железнодорожными администрациями сопредельных государств (в первую очередь – РФ), развитие контейнерных перевозок грузов ускоренными поездами в направлении Китай – Россия – РБ– Западная Европа (Один пояс – один путь), повышение доли электрифицированных железнодорожных путей с 23,2% в 2020 г. до 30% в 2035; развитие скоростного межрегионального пассажирского сообщения между г. Минском и областными городами с модернизацией инфраструктуры, обновлением пассажирского.

Авиа: реализация проекта по реконструкции аэродрома приграничного с Российской Федерацией (город Орша); модернизация Минского авиаузла, увеличение географии полетов.

Автомобильный и городской: развитие зарядной инфраструктуры для электротранспорта, велосипедов и средств персональной мобильности; закупка нового общественного транспорта на газе и метане.

### *Цифровая среда*

- Развитие интеграционных процессов в рамках Союзного государства, ЕАЭС, СНГ; создание единого цифрового пространства в ЕАЭС;
- Цифровая трансформация логистических процессов (достижение РБ позиции в мировом рейтинге по индексу эффективности логистики LPI – не ниже 50);
- Рост наукоемкости экономики – с 0,59% ВВП в 2019 г. до 2,5% в 2035 г. за счет цифровой трансформации среды;
- Увеличение государственной поддержки ИТ-отрасли; повышение технологического уровня традиционных промышленных видов деятельности, доведение доли сектора ИКТ до 7,5% ВВП к 2025 г.;
- Охват не менее 99% населения сетями 4G;
- Развитие региональных и отраслевых цифровых платформ; развитие системы проактивного предоставления государственных услуг онлайн.

### *Городская среда*

Повышение энергоэффективности жилых домов; переход от капитального ремонта к реновации жилых кварталов 1960-80-х годов постройки.

### *Региональное развитие*

На приграничных с РФ территориях планируется:

- в Оршанском районе: развивать пищевую промышленность (завод «Савушкин продукт») с ориентацией на экспорт в Российскую Федерацию;
- в Новополоцке: развивать нефтехимическое производство на базе местного НПЗ;
- в Мозыре: развивать деревообрабатывающее производство;
- в Могилевской области: создать производство упаковочной бумаги;
- в Витебской области: развивать полиэтилен-полипропиленгликолевое производство на базе НПЗ «Нафтан».

### *Энергетика*

В сфере энергетики планируется повысить эффективность потребления электроэнергии и самостоятельность страны. Планируется в срок до 2035 года постепенно снижать использование углеводород. Этому способствует ввод в эксплуатацию БелАЭС и оптимизация сетевой энергетической инфраструктуры.

До конца 2025 года ожидается завершение реконструкции ТЭЦ и ГРЭС в Новополоцке и Орше.

К 2025 г. доля природного газа в производстве тепловой и электрической энергии должна составлять более 65%. Также за период 2021-2025 гг. энергоемкость экономики должна быть снижена на 7% от ВВП.

#### 4.4. Территориальное развитие Республики Абхазия

##### *Ключевые документы территориального планирования*

1. Стратегия социально-экономического развития Республики Абхазия до 2025 года (<https://csi.apsny.land/images/pdf/Strategia-Abkhazia-2025.pdf>)
2. Закон Республики Абхазия «О стратегическом планировании в Республике Абхазия» (<https://gazeta-ra.info/politika/item/1158-zakon-respubliki-abkhaziya>)
3. Государственная программа социально-экономического развития Республики Абхазия на 2022-2025 годы

##### *Основные направления*

Единственным долгосрочным стратегическим документом является Стратегия социально-экономического развития Республики Абхазия до 2025 года (далее – Стратегия), разработанная Центром стратегических исследований при Президенте Республики Абхазия в 2015 году. В документе представлен ретроспективный анализ социально-экономического развития республики, а также долгосрочные цели развития страны. В целях среднесрочного планирования Правительство Республики ориентируется на Государственную программу социально-экономического развития Республики на 2022-2025 гг., которая была разработана **при поддержке Российской Федерации**.

##### *Водные ресурсы*

С учетом расположения Республика обладает довольно обширным доступом к водным ресурсам, включая выход к Черному морю. В тексте стратегии отмечается, что на территории страны зарегистрировано свыше 150 источников различного уровня минерализации воды, в числе которых наиболее известными являются гидрокарбонатные источники в долине реки Ауадхара, сульфатные и хлористые Звандрипшские источники, серные источники в долине реки Басла и Ткуарчалские серные источники.

Тем не менее, существующие риски связаны с возможностью роста загрязнения водных ресурсов, поскольку очистные сооружения городов Республики находятся, как отмечается в тексте Стратегии, в «разрушенном состоянии или малоэффективны вследствие их износа». Таким образом, накладываются серьезные инфраструктурные ограничения для развития производства и курортных зон.

Загрязнения малых рек, протекающих через населенные пункты, и озерных вод в черте городов и поселков, является существенным вызовом для Республики, учитывая материальный износ очистной инфраструктуры.

В частности, Инвестиционной программой содействия социально-экономическому развитию Республики Абхазия на 2020-2022 годы предлагалось выделить более 550 млн руб. на модернизацию системы города Гудаута, свыше 340 млн руб. на капитальный ремонт и реконструкцию систем водоснабжения, водоотведения города Сухум. В целом на эти цели за планируемый период планировалось выделить 1,35 млрд. руб.

### *Демография*

Отмечается в тексте Стратегии, что демографические тенденции в Республике характеризуются низкой рождаемостью и высоким уровнем смертности. Также среди демографических рисков является дальнейшее старение населения и увеличение доли лиц старше трудоспособного возраста, в связи с чем ожидается что эти тенденции могут стать сдерживающим фактором воспроизводства трудовых ресурсов, тем самым, приведут к росту дополнительной нагрузки на трудоспособное население.

Частичную компенсацию оказывает миграционный приток населения, преимущественно из стран Центральной Азии и Республики Армения. Занятость трудовых мигрантов в наибольшей степени концентрируется в строительном секторе, ЖКХ, сегменте оптово-розничной торговли. Стоит отметить, что миграционный приток во многом состоит из неквалифицированной рабочей силы, в то время как миграционный отток (в том числе в рамках обучения) в основном состоит из молодого населения преимущественно **в Российскую Федерацию**.

В целом, Стратегия выделяет следующие основные демографические проблемы Республики Абхазия:

- низкие показатели рождаемости и высокие показатели смертности молодого трудоспособного населения от несчастных случаев, отравлений и травм;
- высокие показатели младенческой смертности;
- неблагоприятная возрастная динамика населения, рост числа людей пенсионного возраста;
- дисбаланс трудовых ресурсов экономически активного трудоспособного населения;
- качественная неоднородность характеристик входящих и выходящих миграционных потоков;
- сокращение и ослабление демографического потенциала страны.

В долгосрочной перспективе ставится цель по стабилизации численности населения и создания условий для стабильного роста до 2025 года, в том числе за счет улучшения качества жизни.

### *Транспорт*

Основным видом грузовых перевозок является железнодорожный транспорт, который существенно опережает автомобильные и морские перевозки. Стоит отметить, что РУП «Абхазская железная дорога» является одним из крупнейших работодателей в стране среди транспортных компаний (свыше 35% занятых в отрасли).

В тексте Стратегии отмечается, что основными проблемами отрасли остаются низкий технический уровень, неудовлетворительное состояние материально-технической базы, снижение темпов пополнения и обновления парков транспортной техники, что свидетельствует об ухудшении технического состояния, увеличении физического и морального износа и функциональной отдачи.

В течение 2022-2022 годов власти планировали выделить более 1,2 млрд. руб. на ремонт автодорог в г. Сухум и ближайших районах, а также в рамках первого этапа провести освещение республиканской трассы Псоу- Ингур на участке Сухум-Очамчыра. Данные мероприятия согласовывались на Межправительственной комиссии по социально-экономическому сотрудничеству между Республикой Абхазия и **Российской Федерацией** (от 18 декабря 2019 года).

Целью развития транспортно-логистического комплекса Республики Абхазия является удовлетворение потребностей национальной экономики и общества в качественных транспортно-логистических услугах, обеспечение безопасности на транспорте. Основными стратегическими направлениями отрасли в рамках Стратегии были определены следующие:

- восстановление, развитие и модернизация транспортной инфраструктуры республики;
- развитие автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного транспорта;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения;
- создание и развитие логистической системы.

Для достижения главной цели планируется выделение необходимых капитальных вложений во все виды транспортной отрасли, подготовка высококвалифицированных кадров специалистов высшего и среднего звена транспортной отрасли, обновление и модернизация парка транспортной отрасли, а также формирование и развитие единой транспортной системы Республики.



## Энергетика

Внутренняя энергетическая система Республики Абхазии во многом зависит от Ингурской ГЭС, которая совместно используется с Грузией. Проблемы износа энергетической инфраструктуры также поднимаются в тексте Стратегии, несмотря на выделение инвестиций на модернизацию. В частности, за период с 2008 по 2012 гг. на ремонт системы электроснабжения в рамках инвестиционной программы было выделено 491,8 млн руб. Также за период с 2020 по 2022 год в рамках инвестиционной программы содействия социально-экономическому развитию планировалось выделить почти 1 млрд. руб. на модернизацию электрических подстанций и распределительных сетей. Среди проектов числились капитальный ремонт распределительных сетей 10/0,4 кВ в городе Сухум, Очамчирском, Ткуарчалском, Гагрском районах, капитальный ремонт ПС 110 кВ «Гудаута» в Гудаутском районе, реконструкция ПС 220 кВ «Бзып» в Гагрском районе и капитальный ремонт ПС 110 кВ «Сухум-1».

Главная цель в рамках Стратегии является обеспечение энергетической безопасности, развитие электроэнергетики как базовой отрасли для формирования предпосылок устойчивого экономического роста.

В этих целях планируется:

- создание национальной энергетической системы (НЭС);
- обеспечение безопасности в энергетической отрасли;
- стимулирование инвестиций в развитие генерирующих мощностей НЭС;
- эффективное освоение запасов топливно-энергетических ресурсов республики с соблюдением экологических норм и требований;
- поддержка экспорта электроэнергии;
- повышение энергоэффективности экономики;
- целевая подготовка квалифицированных кадров для отрасли;
- использование ресурсов нетрадиционных и возобновляемых источников энергии.

### 4.5. Территориальное развитие Монголии

*Ключевые документы территориального развития*

1. Пятилетний план развития Монгольской Народной Республики на 2021-2025 гг. ([https://cabinet.gov.mn/wp-content/uploads/2020\\_FIVE\\_YEAR\\_DEVELOPMENT\\_GUIDELINE\\_OF\\_MONGOLIA\\_2021-2025\\_Final\\_OE.pdf](https://cabinet.gov.mn/wp-content/uploads/2020_FIVE_YEAR_DEVELOPMENT_GUIDELINE_OF_MONGOLIA_2021-2025_Final_OE.pdf))
2. «Видение 2050» Долгосрочная концепция развития Монгольской Народной Республики ([https://cabinet.gov.mn/wp-content/uploads/2050\\_VISION\\_LONG-TERM-DEVELOPMENT-POLICY.pdf](https://cabinet.gov.mn/wp-content/uploads/2050_VISION_LONG-TERM-DEVELOPMENT-POLICY.pdf))

3. ОЭСР, Устойчивая инфраструктура для низкоуглеродного развития в Центральной Азии и на Кавказе: анализ текущей ситуации и определение потребностей. Глава 6. Стратегическое планирование инфраструктуры для устойчивого развития в Монголии (<https://www.oecd-ilibrary.org/sites/d61fa2b6-ru/index.html?itemId=/content/component/d61fa2b6-ru>)
4. Видение устойчивого развития до 2030 года (<https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/Mongolia%20Sustainable%20Development%20Vision%202030%20%28EN%29.pdf>)

### *Основные направления*

Главным документом, определяющим стратегические направления развития Республики, является долгосрочная концепция развития «Видение 2050» (далее – Концепция), затрагивающая широкий перечень тем от экономики и инфраструктурного развития до ценностей и культурного кода народа Монголии. Для целей среднесрочного планирования в сфере социально-экономического развития разрабатываются пятилетние планы, например, План развития Монгольской Народной Республики на 2021-2025 гг. (далее – План) или программа «Видение устойчивого развития до 2030 года». Этот документ акцентирует внимание на более актуальных проблемах развития государства в ближайшей перспективе.

В отчетах институтов развития (ОЭСР) подчеркиваются инфраструктурные проблемы, а также отмечаются мероприятия, которые были приняты властями страны для улучшения ситуации в Республике.

### *Водные ресурсы*

Состояние инфраструктуры по водоснабжению и водоотведению в стране является достаточно низкой, что отмечали эксперты ОЭСР. Фиксировалось, что около 20% населения Республики имеют риск столкнуться с небезопасной питьевой водой, в связи с чем могут образоваться дополнительные негативные эффекты на систему здравоохранения.

Проблема с этой инфраструктурой отмечается как в долгосрочной Концепции, так и в Плате до 2025 год. В частности, в Плате власти страны выделяют отдельным мероприятием необходимость внедрения интегрированного управления водными ресурсами в целях увеличения водохранилищ и водоснабжения, защиту водных ресурсов от загрязнения и нехватки. Для этого необходимо:

- обеспечить не менее 85% населения доступом к адекватным источникам питьевой воды;

- улучшить выполнение санитарно-гигиенического режима в охранных зонах водохранилищ и источников водоснабжения и снизить загрязнение и дефицит воды;
- создать плавучие пруды и подземные резервуары для сбора осадков, талого снега и ледяной воды в природных ландшафтах и речных поймах, а также начать строительство многоцелевых водохранилищ с регулированием стока на крупных реках.

В целом, в рамках Концепции, планируется на первом этапе (2021-2030) установить многоуровневую систему тарифов на водные ресурсы, повысить ценность пресной воды, а также обеспечить стабильное накопление водных ресурсов. В дальнейшем (2031-2040) ожидается обеспечение комплексного управления водными ресурсами и увеличение запасов воды, в том числе улучшение доступа, а на заключительном этапе (2041-2050) власти Республики ожидают, что со стороны населения будет приложено максимум усилий по сохранению положительных результатов от внедрения комплексных мер развития водных ресурсов и модернизации соответствующей инфраструктуры.

### *Транспорт*

Транспортная инфраструктура также нуждается в модернизации и развитии. Текущая ситуация с транспортной инфраструктурой связана и с недостатком инвестиций, из-за чего сформировался дефицит средств на ремонт и содержание этой инфраструктуры. В частности, согласно данным экспертов ОЭСР, другие страны со средними подушевыми доходами расходуют на содержание и ремонт автомобильных дорог в среднем 0,75% ВВП, в то время как на территории Монгольской Народной Республики на эти цели направлялось около 0,15% ВВП.

В рамках Международного транспортного форума (ITF) отмечалось, что для поддержания текущего уровня экономики властям Республики необходимо расширить потенциал автомобильных дорог на 84% к 2030 году и на 284% к 2050 году, что также касается и железных дорог (на 65% и на 306% к 2030 и 2050 году соответственно). Учитывая стратегическое местоположение Республики между **Российской Федерацией** и Китайской Народной Республикой, отмечается важность развития собственной железнодорожной сети, особенно, в период растущего торгового оборота между двумя соседними странами.

Сотрудничество между тремя странами в транспортной отрасли продолжается длительное время. В 2015 году правительства этих трех стран договорились о создании совместной железнодорожной транспортно-логистической компании, а в следующем году была подписана программа, в рамках которой предусматриваются планы развития экономического коридора Китай – Монголия – **Россия**, в том числе четырех железнодорожных и трех автодорожных коридоров через Монгольскую

Народную Республику. Республика также является одной из основных составляющих четвертого коридора Центральноазиатского экономического сотрудничества (ЦАРЭС), который частично накладывается на планируемые транспортные коридоры Китай – Монголия – **Россия**.

Среди перспективных инвестиционных проектов в транспортной сфере можно выделить строительство транспортной сети в Улан-Баторе (в рамках программы инвестиций в объездную железную дорогу Богд-Хан) к 2025 году, где протяженность железнодорожной линии составит 170 км., в то время как объемы грузовых перевозок могут составить около 15-30 млн тонн грузов ежегодно.

За период 2021-2030 годов в рамках действующей Концепции ожидается создание экономического коридора через соседние страны, заключение соглашения о свободной торговле с Китайской Народной Республикой и **Российской Федерацией**, что позволит обеспечить увеличение внешнеторгового оборота.

Необходимость в модернизации и строительстве новых транспортных мощностей подчеркивается властями Монгольской Народной Республики, что находит свое отражение в основных программных документах. Более того, рост инвестиций в транспортную инфраструктуру является крайне важным, чтобы Республике удалось добиться статуса конкурентноспособного инвестиционного центра и транзитного в Северо-Восточной Азии к 2031-2040 годам.

Для построения эффективного и конкурентноспособного транзитного центра будут реализованы следующие инфраструктурные проекты:

- строительство новой железнодорожной сети: Зуунбаян–Ханги, Чойбалсан–Хоот– Бичигт, Сайн-Шанд–Баруун-Урт–Хоот;
- строительство международной транзитной автомагистрали в направлении Замын–Ууд–Алтанбулаг и соединение приграничных пунктов пропусков дорогой с твердым покрытием;
- расширение Международного аэропорта «Чингисхан» и превращение его в международный транзитный центр грузовых авиаперевозок;
- повышение пропускной способности местных аэропортов;
- строительство грузовых терминалов для увеличения пропускной способности приграничных пунктов пропуска.

В рамках реализации всех мероприятий, власти страны планируют к 2030 и 2050 годам увеличить количество новых региональных транспортно-логистических центров до 7 и 11 ед. соответственно (2025 – 4 ед.), протяженность новых дорог государственного значения до 8 и 8,8 тыс. км. соответственно (2025 - 6,6 тыс. км.), протяженность новых построенных железных дорог до 2 тыс. и 4,8 тыс. км. (2025 – 1,2 тыс. км.).

## *Энергетика*

Энергетическая инфраструктура Республики также имеет потребность в модернизации. Помимо материального износа, темпы роста инвестиций в такую инфраструктуру отстают от экономического роста, что в перспективе может стать негативным фактором, оказывающим давление на потенциальный прирост национальной экономики. Совокупная мощность выработки электроэнергии едва покрывает пиковую нагрузку. В этих условиях подчеркивается необходимость увеличения мощностей, так как существуют риски усиления диспропорций энергобаланса даже с учетом импорта электроэнергии **из Российской Федерации**.

На территории Республики около 93% своей электроэнергии вырабатывается на угольных теплоэлектростанциях, большая часть которых были построены в период с 1960 года по 1980 год и работают на устаревших технологиях. Более того, в скором времени наступят предельные сроки службы энергетической инфраструктуры, в результате чего соответствующие объекты будут выведены из эксплуатации.

Важным проектом станет строительство газопровода **«Сила Сибири – 2» из Российской Федерации** в Китайскую народную республику через территорию Монголии. Максимальная мощность проекта, согласно предварительной информации, составит 50 млрд. куб. м. в год.

Таким образом, в среднесрочной и долгосрочной перспективе значительно повышается необходимость ускоренного развития энергетической инфраструктуры в стране. В среднесрочной (2021-2030) перспективе в рамках Концепции планируются расширить электростанции, построить новые линии электропередач, подстанций, что позволит Республике стать самодостаточной в производстве электроэнергии. Дальнейшим шагом (2031-2040) властей может стать строительство воздушных линий электропередач, подстанций и новых источников энергии для основных горизонтальных и региональных вертикальных осей, расширение некоторых тепловых электростанций и создание интегрированной энергетической системы. На заключительном этапе (2041-2050) планируется сконцентрироваться на развитии независимой интегрированной энергетической системы, переход к интеллектуальной системе смешанного использования возобновляемых источников энергии. В целом, одной из ключевых целей в сфере энергетики, является полная обеспеченность населения электроэнергией, тогда как, согласно данным властей Монголии, в 2025 году процент населения, обеспеченного энергией, составит 95,5%.

## 4.6. Территориальное развитие Грузии

### *Ключевые документы территориального развития*

1. Стратегия развития Грузии – Видение 2030 (<https://leap.unep.org/en/countries/ge/national-legislation/development-strategy-georgia-vision-2030>)
2. ОЭСР, Устойчивая инфраструктура для низкоуглеродного развития в Центральной Азии и на Кавказе: анализ текущей ситуации и определение потребностей. Глава 3. Стратегическое планирование инфраструктуры для устойчивого развития в Грузии (<https://www.oecd-ilibrary.org/sites/2326edaf-ru/index.html?itemId=/content/component/2326edaf-ru>)

### *Основные направления*

Стратегия развития Грузии – Видение 2030 (далее – Стратегия) охватывает широкий перечень социально-экономических, культурных и других областей и сфер деятельности государства. Подчеркивается необходимость модернизации энергетической, транспортной, социальной и цифровой инфраструктуры, а также развитие добывающих отраслей.

Отчет ОЭСР не является программным документом, однако подчеркивает наиболее актуальные проблемы, которые предстоит решать правительству страны в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

### *Водные ресурсы*

Проблема обеспечения водными ресурсами также характерна и для Грузии, как и для других постсоветских государств. В настоящее время фиксируется изменчивость атмосферных осадков и поверхностного стока воды, проблема которых вместе с риском засухи может усилиться в будущем. В этих целях власти государства намерены инвестировать значительные средства на развитие инфраструктуры городского водоснабжения и водоотведения. Ожидается, что покрытие этими услугами обеспечит всех городских жителей. По данным ОЭСР, на 2019 год совокупный объем действующих и планируемых водных проектов составил около 1,2 млрд. долл., из которых основная доля задействована в секторе водоснабжения и водоотведения. Проекты водоснабжения и водоотведения включают программу, финансируемую Азиатским банком развития (АБР), связанную с модернизацией этой инфраструктуры в средних городах.

В тексте стратегии отмечается, что круглосуточное водоснабжение обеспечивается в 52% городских населенных пунктов, где осуществляется деятельность «Объединенной водопроводной компании Грузии», чьими услугами водоснабжения и водоотведения пользуются около 780 тыс. человек. В связи с

продолжающейся эксплуатацией изношенной инфраструктуры в регионах страны, сохраняются большие потери забираемой воды, а также регулярные сетевые аварии и перебои с подачей воды. Отмечается, что чрезмерное потребление воды обусловлено высокой численностью абонентов, не имеющих счетчики учета. В среднесрочной и долгосрочной перспективе правительство страны рассчитывает решить большую часть проблем с обеспечением необходимой инфраструктурой в сфере водоснабжения и водоотведения.

### *Транспорт*

В Стратегии правительство страны подчеркивает необходимость дальнейшего развития и модернизации транспортной инфраструктуры. По данным ОЭСР, с 2007 по 2016 годы было инвестировано в развитие сухопутного транспорта в среднем 110 долл. на душу населения в год, в то время как в Армении и Азербайджане те же инвестиции за аналогичный период составили 31 долл. и 96 долл. на душу населения соответственно. Содержание и модернизация дорожных систем является одним из главных приоритетов транспортной политики властей Грузии. Например, в тексте Стратегии обозначается приоритет по расширению Национальной скоростной автомагистрали. В октябре 2023 года было объявлено об открытии движения на 27-километровом участке автомагистрали, входящая в состав международной магистрали Восток-Запад. Новый 4-полостный участок состоит из 38 тоннелей и 65 мостов способствует сокращению времени в пути из Тбилиси в Батуми на 25 минут.

Также в рамках Стратегии предлагаются мероприятия по модернизации железнодорожной инфраструктуры. В целом, согласно оценкам властей страны, реализация мер по повышению безопасности, сокращению времени в пути, приведет к увеличению годовой пропускной способности железнодорожной дороги с 27 млн тонн до 48 млн тонн. Приоритетным направлением остается завершение проекта по модернизации железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, направленного на увеличение ее пропускной способности. В марте 2024 года сообщалось, что работы завершены на 95%. Ожидается модернизация и реконструкция железной дороги Марабда-Ахалкалаки-Карцахи, что позволит нарастить пассажиропоток и объем перевозки грузов.

Портовая инфраструктура также находится в числе важной транспортной инфраструктуры, нуждающаяся в необходимых инвестициях на реконструкцию и техническое переоснащение, поскольку особо значимых проектов в этой области не осуществлялось с советского периода. В тексте Стратегии подчеркивается необходимость стимулирования морских грузоперевозок и повышения конкурентоспособности водного транспорта. По данным ООН, значение индекса

обслуживания линейным судоходством<sup>27</sup> в 2017 году составило только 6 (значение по Российской Федерации за аналогичный период – 36). Правительство Грузии рассчитывает на углубление связей между портами Румынии, Болгарии и Турции, в том числе для развития передвижения паромов и контейнерных грузоперевозок. Стоит отметить, что Грузия является одной из стран-участниц инициативы ЕС ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия) в форме двух основных портов на Черном море (Поти и Батуми), а также через нее проходит коридор ЦАРЭС 2, связывающий порты Азербайджана, Грузии и Турции. Среди инициатив отмечаются коридор «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (вместе с Азербайджаном и Казахстаном) и транспортный коридор Юг-Запад (совместно с Азербайджаном и Ираном).

В числе значимых инвестиционных проектов числится строительство глубоководного морского порта Анаклия, стоимостью около 2,5 млрд. долл. Реализация проекта планируется в поселке Анаклия на западе Грузии на побережье Черного моря. Строительство будет осуществляться различными фазами каждый раз с повышением годовой пропускной способности (максимальная пропускная мощность может составить до 100 млн тонн). Ожидается, что порт сможет принимать суда стандарта «Панамакс» и «Постпанамакс», груженные как минимум 6,5 тыс. контейнеров. Ожидаемые сроки первой фазы – 2017-2020 годы. Тем не менее, в начале 2023 года сообщалось, что Правительство Грузии объявило тендер по поиску компании для строительства объекта. Власти страны заявляли, что порт построят при поддержке государства в размере 300 млн долл. на реализацию первого этапа строительства.

### *Энергетика*

Качество энергетической инфраструктуры в Грузии находится на довольно высоком уровне, что соотносится с показателями крупных соседних стран. Согласно оценкам Международного энергетического агентства (IEA), в 2017 году системы передачи и распределения электроэнергии в сравнительно эффективны, что ведет к потерям лишь 7,3% вырабатываемой электроэнергии (9,7% в Российской Федерации и Азербайджане). Выработка электроэнергии в стране осуществляется основном на плотинах гидроэлектростанций, производящих свыше 80% энергии, а остальная часть поступает с газовых теплоэлектростанций. В число крупнейших вырабатывающих гидроэлектростанций входит Ингурская ГЭС, расположенная на границе Грузии и Абхазии. Гидроэлектростанция вырабатывает около трети всей электроэнергии в Грузии.

---

<sup>27</sup> Индикатор оценивает интеграцию страны в глобальные сети линейного судоходства по шкале от 0 до 100



Несмотря на хорошие показатели качества энергетической инфраструктуры, внутренняя выработка энергии покрывает около трети спроса, из-за чего страна высоко зависит от импорта энергоносителей. Помимо электроэнергии, Грузия является нетто-импортером угля, нефти и природного газа. Тем не менее, логистическое плечо довольно ограничено, поскольку через территорию страны проходят важные на региональном уровне трубопроводы. В частности, нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан (БТД), газопровод Баку–Тбилиси–Эрзурум (БТЭ), Трансанатолийский газопровод (TANAP).

В рамках Стратегии важнейшей задачей является обеспечение устойчивости энергетической системы Грузии, что возможно только в условиях поддержания энергетической инфраструктуры в хорошем состоянии, а также строительство новых мощностей, преимущественно в сфере гидроэнергетики. Для этого власти продолжают модернизацию существующих объектов. В частности, ранее сообщалось, что планируется строительство Ненскра ГЭС, однако конкретных сроков по введению в эксплуатацию пока еще не объявлялось. Также озвучивались планы по завершению строительства недостроенной Худонской ГЭС. В конце 2022 года Министерство экономики и устойчивого развития Грузии заявило о намерениях по выкупе проекта за 13,5 млн долл., что позволило бы начать работы в 2023 году. В начале 2023 года Правительство Грузии объявило о планах по привлечению инвестиций в размере около 3 млрд. долл. для развития энергетических проектов. Кроме того, в тексте Стратегии упоминается, что власти планируют введение дополнительных 270 МВт мощности в рамках строительства ТЭЦ. В целом, прогнозируемая установленная мощность электростанций составит в 2024 году превысит отметку в 4 тыс. МВт, а к 2030 году достигнет 6,3 тыс. МВт.

#### **4.7. Территориальное развитие Китайской Народной Республики**

##### *Ключевые документы территориального развития*

1. Проект «Один пояс – один путь»
2. Совместное заявление о дальнейшем углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия Российской Федерации и Китайской Народной Республики (<https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/bilateral/37246.htm>)
3. 14-й пятилетний план социально-экономического развития Китайской Народной Республики (2021-2025) ([https://en.ndrc.gov.cn/policies/index\\_4.html](https://en.ndrc.gov.cn/policies/index_4.html))
4. Долгосрочные цели развития Китайской Народной Республики до 2035 года
5. Доклад «О проекте плана экономического и социального развития Китайской Народной Республики на 2024»

## *Основные направления*

Стратегические цели развития Китайской Народной Республики (КНР) закреплены в долгосрочных целях развития страны до 2035 года, на основе которых формируются более конкретные документы среднесрочного планирования. Такими ключевыми документами являются пятилетние планы развития КНР. Актуальным на сегодняшний день является 14-й пятилетний план социально-экономического развития на период 2021-2025 гг. (далее – План), который будет рассматриваться более подробно. План определяет меры по развитию в различных сферах внутреннего хозяйства, таких как инфраструктура, энергетика, цифровизация, экология, финансы, социальная сфера, безопасность и т.д.

Долгосрочный масштабный инициативой КНР по развитию транспортной инфраструктуры является проект «Один пояс – один путь», в рамках которой предлагается создать несколько экономических транспортных коридоров: **Евразийский сухопутный коридор, Китай–Монголия-Россия, Западно–Азиатский, Китай–Пакистан, Китай–Индия, Китай–Юго-Восточная Азия.** Данный проект направлен на существенное расширение торговых связей между странами и расширения экономического влияния Китая.

В рамках доклада «О проекте плана экономического и социального развития КНР», власти страны подчеркивают необходимость усиления строительства в приграничных районах страны. В частности, планируется активно содействовать подъему социально-экономического уровня этих территорий, тем самым, стимулируя рост благосостояния местного населения, поддерживать приграничные города и поселки в наращивании их собственного экономического потенциала.

## *Водные ресурсы*

Власти КНР проводят различные мероприятия по дальнейшему развитию собственной водной инфраструктуры. В рамках Плана ожидается дальнейшая активизация работ в этой сфере, в частности, планируется усиление мер по защите, сохранению водных ресурсов и водных систем в административных районах, улучшению процедур и оптимизации распределения водных ресурсов для предотвращения наводнений и засух. Будет усилена защита и восстановление водоохраных территорий, доработаны меры по комплексному управлению ключевыми реками и озерами, а также восстановлена водная экосистема в целях обеспечения широких слоев населения доступом к чистой воде.

В частности, в тексте Плана представлены несколько крупных проектов магистральной национальной сети водоснабжения, однако без упоминания данных об объемах инвестиций. В рамках реализации проекта «Крупного водозабора» планируется последовательная реализация мероприятий по строительству

инфраструктуры для переброски воды с юга на север страны. К таким проектам относятся: распределение водных ресурсов в дельте Жемчужной реки и Чунцин-Сиань, отвод воды из реки Янцзы в реку Хуайхэ, а также отвод воды из реки Хань в реку Вэй, водозабор на реке Куйтун в Синьцзяне. Кроме того, упоминается строительство магистрального канала водоснабжения в Сюньане, Хэбэй, распределение водных ресурсов на северо-западе острова Хайнань, соединение трех рек провинции Хэйлунцзян и дуги Тонкинского залива.

Реализация проекта «Водоснабжение и орошение» предполагает строительство крупных водохранилищ в Синьцзяне, в провинциях Хэйлунцзян, Гуйчжоу, провинции Хунань, Чжэцзян и Гуанси. Планируется реализация мер по строительству, поддержанию и модернизации инфраструктуры в ирригационных районах, таких как регион Хэтао на Желтой реке, Дуцзяньнин в провинции Сычуань и Пишиханг в Аньхое. Также ожидается строительство крупных ирригационных районов, например, плотина Сянцзяба в провинции Сычуани, Гэнма в Юньнани.

Важной проблемой для КНР является обеспечение безопасности населения за счет предотвращения наводнений и смягчение последствий от стихийных бедствий. В частности, в этих целях Планом предусмотрено комплексное управление руслами реки Хуанхэ, пляжными зонами, управление каналом реки Хайхэ, модернизация водохранилища Шангбайши в провинции Фуцзянь.

### *Энергетика*

Одним из главных приоритетов в рамках Плана является активное продвижение альтернативных источников энергии. Власти КНР рассчитывают на строительство объектов «чистой» и ускоренное развитие низкоуглеродной энергетической системы, базирующейся на возобновляемых источниках. В частности, планируется увеличение объемов производства ветровой, фотоэлектрической энергии, развитие распределительных энергетических систем в восточных и центральных регионах и наращивание инвестиций в морскую ветроэнергетику. Кроме того, ожидается строительство взаимодополняемых экологических энергетических баз, что позволит нарастить долю возобновляемых источников энергогенерации в энергобалансе государства до 20%.

Несмотря на амбициозные планы по ускоренному развитию возобновляемых источников энергии, власти КНР планируют продолжить развивать угольную энергетику в разумных объемах, позволяющих поддерживать баланс между экологией и объемом производства энергии на приемлемом уровне. Однако в долгосрочной перспективе ожидается постепенное переоснащение угольных станций без угрозы ущерба для энергосистемы страны.

Важным энергетическим проектом является строительство новой и развитие текущей нефте- и газотранспортной инфраструктуры. В частности, в тексте документа были озвучены планы по строительству новых нефте- и газопроводов, в том числе на китайском участке восточного маршрута нефтепровода **Китай-Россия**. Ожидается как возведение второй нитки газопровода Сычуань-Восточный Китай, так и строительство крупных инженерных объектов по запасам нефти, в частности, подземные хранилища газа и кластер газохранилищ.

Проект строительства крупных баз «чистой» энергии, в основном, заключается в строительстве гидроэнергетических баз на устьях реки Ярлунг Цангпо (Тибетский автономный район), на вершине и устье реки Цзиньша (протекает через провинции Цинхай, Сычуань и Юньнань), бассейне реки Ялун. Также в документе содержатся планы по строительству морских ветроэнергетических баз в провинциях Гуандун, Фуцзянь, Чжэцзян, Цзянсу и Шаньдун.

В рамках стратегического взаимодействия между **Российской Федерацией** и КНР ожидается тесное сотрудничество в энергетической сфере (угольная, атомная, альтернативная и гидроэнергетика). Например, расширение сотрудничества по разведке и освоению нефтегазовых месторождений на территории Китая и России, активное взаимодействие в реализации нефтегазовых проектов в третьих странах, вести тесные совместные контакты, направленные на сохранение стабильности на глобальном нефтяном рынке. Также ожидается, проведение скоординированной двусторонней энергетической политики (стандартны, сертификация).

### *Транспорт*

Власти КНР намерены продолжать активное развитие внутренней транспортной инфраструктуры, направленной на поддержание стабильного экономического развития, и снижения логистических барьеров между провинциями. В частности, будут построены стратегические транспортные коридоры из Синьцзяна в Тибет, в центральных и западных регионах, а также вдоль рек, побережий и границ страны. Продолжится реализация государственных программ по строительству скоростных железных дорог, портов и кластеров аэропортов, а также власти будут улучшать качество национальной сети автомобильных дорог и проводить электрификацию существующих железнодорожных путей. В тексте Плана приводятся несколько крупных проектов по строительству железных дорог: Сычуань-Тибетская железная дорога из городского округа Яня до Линчжи, Хотан (юго-запад Синьцзян-Уйгурского автономного района) – Шигадзе (Тибетский автономный район). Кроме того, планируется строительство высокоскоростной железной дороги Чэнду (столица провинции Сычуань) – Шанхай вдоль реки Янцзы,

Пекин-Шанхай, скоростные железнодорожные пути из Пекина в Шанцю (провинция Хэнань).

Планируются масштабные работы по расширению и переоборудованию перегруженных участков автомагистралей Пекин-Шанхай, Пекин-Гонконг-Макао, Чанчуань-Шэньчжень, Шанхай-Куньмин, а также других национальных скоростных дорог. В рамках экологической повестки, продолжится активное строительство специальной инфраструктуры для обслуживания электромобилей. В частности, размещение станций зарядки и замены аккумуляторов.

Власти КНР намерены возвести портовые кластеры мирового класса в Пекине-Тяньцзине-Хэбэе, дельте реки Янцзы и районе «Большого залива» Гуандун-Гонконг-Макао, построить контейнерные терминалы на северной стороне Сяояншаня. Запланировано расширение мощностей по транспортировке угля в порту Цаофэйдянь (провинция Хэбэй), строительство центра обслуживания комбинированных перевозок по рекам и морю в городском округе Чжоушань.

В рамках всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия **Российской Федерации** и КНР было заявлено на намерениях по развитию двусторонних контактах при реализации транспортных и инфраструктурных проектов, а именно:

- высокоскоростной магистрали Москва-Казань;
- железнодорожного моста Тунцзян-Нижнеленинское;
- трансграничного автомобильного мостового перехода Хэйхэ-Благовещенск;
- создание экономического коридора Китай-Монголия-Россия;
- строительство пункта пропуска Хэйсяцзыдао-Большой Уссурийский;
- меры по улучшению условий для осуществления перевозок товаров по Транссибирской железнодорожной магистрали в страны Европы;
- создание международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Стоит отметить, что в рамках Проект «Один пояс – один путь» допускается продление высокоскоростной магистрали Москва-Казань до Иркутска, что в будущем может способствовать образованию магистрали Москва-Пекин. Помимо развития сухопутных коридоров, планируется развитие «Морского Шелкового пути», который будет проходить по югу и северу (маршрут «Северный морской путь»).

### Цифровая среда

В соответствии с Планом к 2025 году добавленная стоимость основных отраслей цифровой экономики должна достигнуть 10% ВВП против 7,8% в 2020 году. Этой цели планируется достигнуть благодаря дальнейшему развитию и внедрению перспективных ИТ-технологий. В частности, делается ставка на дальнейшее продвижение инноваций в области сверхбольших распределительных

хранилищ, повышение вычислительных мощностей в целях внедрения облачных технологий. В тексте Плана отмечается необходимость развития технологий больших данных, интернета вещей (IoT), промышленного интернета, виртуальной (VR) и дополненной реальности (AR). Одним из самых главных приоритетов являются инновации в сфере искусственного интеллекта (ИИ). Власти планируют создавать наборы данных ИИ для ключевых отраслей, разрабатывать сценарии обучения моделей, продвигать разработку и производство интеллектуальных продуктов, в том числе интеллектуальное медицинское оборудование, интеллектуальные средства доставки, системы идентификации.

#### **4.8. Территориальное развитие Исламской Республики Иран**

##### *Ключевые документы территориального развития*

1. Закон о 7-м Плане развития Исламской Республики Иран (<https://www.shenasname.ir/>)

##### *Основные направления*

Главным актуальным стратегическим документом, описывающим цели и задачи национального развития Республики, является 7-й План развития Исламской Республики Иран. На основе документа был подготовлен Закон, который закрепляет ответственность по каждой сфере социально-экономической деятельности за конкретным государственным ведомством. В целом документ затрагивает такие сферы как общее экономическое развитие, энергетика, транспорт и логистика, сельское хозяйство и продовольственная безопасность, добывающая и обрабатывающая промышленность, образование и другие. Однако параметры и планы реализации конкретных проектов приводятся в тексте документа крайне редко. В тексте документа не содержались планы или намерения по развитию двусторонних отношений Исламской Республики Иран и Российской Федерации в транспортной и энергетических сферах.

Также распределяются полномочия по ведомствам, ответственным за государственную политику в области культуры, здравоохранения, обороны и национальной безопасности, судебной системы.

##### *Водные ресурсы*

В тексте Закона отмечается, что ответственные государственные ведомства должны разработать мероприятия по управлению водоразделами для предотвращения и сдерживания потенциальных наводнений и защиты водных ресурсов от загрязнения.

Стимулирование строительства новой и модернизации старой водной инфраструктуры власти планируют обеспечить за счет использования финансовой поддержки со стороны государства, а также путем внедрения специальной системы тарификации для населения и частного сектора, разработка которой была возложена на соответствующее ведомство. Кроме того, планируется максимально возможная установка счетчиков на колодцах на критических участках для контроля за чрезмерным сбором воды. В тексте Закона упоминается необходимость разработки планов финансирования мероприятий и проектов по строительству новой водной инфраструктуры, которая представляет критическую важность для долгосрочного социально-экономического развития Республики.

### *Энергетика*

На ближайшую пятилетку власти Ирана рассчитывают и дальше развивать нефтегазовый сектор, повышать уровень технологий и развивать мощности по добыче и переработке углеводородов, что в дальнейшем приведет к росту объемов поставок продукции на внешние рынки. В течение планируемого срока ожидаемая мощность по переработке нефти может вырасти на 300 тыс. баррелей в сутки за счет внедрения новых технологий и оборудования. Также за пятилетний срок перед властями Республики ставится задача по превращению Ирана в региональный энергетический хаб, в рамках которого потенциальные объемы экспорта и импорта газа могут достигнуть 40 и 20 млрд. куб. м. соответственно. Также по мере достижения этой цели ожидается запуск операций по торговле сырой нефти, нефтепродуктов, электроэнергией, что потребует дополнительного развития необходимой инфраструктуры. Помимо увеличения объемов выпуска нефтепродуктов, документ содержит цель по разработке необходимых механизмов повышения их качества для повышения конкурентоспособности собственной продукции в сравнении с конкурентами на мировых рынках.

Несмотря на приоритетное развитие топливного энергетического сектора, власти страны намерены развивать возобновляемые источники энергии для повышения ее доли в энергобалансе и устранения дисбалансов. Планируется реализация финансовых мер поддержки, в целях стимулирования строительства солнечных и ветряных электростанций, выпуска самодостаточных электростанций в малой и средней промышленности, сельском хозяйстве.

Отдельной важной целью является оптимизация энергопотребления в Республике. В частности, этой цели предлагается достигнуть за счет введения механизмов штрафов, которые будут взиматься на основе экспортной цены и пошлин на факельный газ, сжигаемый на нефтегазовых объектах. Объем

потенциальной экономии к концу действия программы ожидается в размере 1 285 тыс. баррелей в сутки нефтяного эквивалента.

### *Транспорт*

Отдельной главой в тексте Закона приведены обязанности государственных структур по развитию транзита и морской экономики. В частности, Правительство Республики обязано передать региональным властям (провинциям) право на разработку территории и создание инфраструктуры, предоставление объектов, применение необходимых льгот и стимулов на южном и северном побережьях и прибрежных территориях страны для развития морской экономической деятельности.

В целях эффективности и оптимизации расходов в секторе железнодорожного транспорта власти Республики ожидают от Железнодорожной компании Ирана реализации программы ремонта локомотивов, которые были остановлены более пяти лет назад, в том числе с использованием механизма ГЧП. Также компания обязана провести обновление пассажирского парка поездов и вагонов, модернизирование станций, строительство новых железнодорожных путей, обеспечить безопасность. В целом ожидается глубокая модернизация и реконструкция железнодорожной сети и инфраструктуры, в том числе линии, строительные сооружения, технологическое оснащение и т.д.

## **4.9. Территориальное развитие Азербайджанской Республики**

### *Ключевые документы территориального развития*

1. Азербайджан 2030: Национальные приоритеты социально-экономического развития (<https://president.az/az/articles/view/50474>)
2. Стратегия социально-экономического развития Азербайджана на 2022-2026 годы (<https://e-qanun.az/framework/50013>)
3. ОЭСР: Стратегическое планирование инфраструктуры для устойчивого развития в Азербайджане (<https://www.oecd-ilibrary.org/sites/fe46753c-ru/index.html?itemId=/content/component/fe46753c-ru>)

### *Основные направления*

Главным документом социально-экономического развития, на основе которого базируются все остальные более конкретные государственные программы, является Азербайджан 2030: Национальные приоритеты социально-экономического развития, утвержденная президентом Республики в начале февраля 2021 года. В рамках этого документа определены следующие национальные приоритеты на ближайшее десятилетие:

- устойчиво растущая конкурентоспособная экономика;



- общество, основанное на динамичной, инклюзивной и социальной справедливости;
- конкурентоспособный человеческий капитал и пространство для современных инноваций;
- большое возвращение территорий, освобожденных от оккупации;
- чистая окружающая среда и страна «зеленого роста».

Конкретные мероприятия по достижению этих целей перечислены в Стратегии социально-экономического развития Азербайджана на 2022-2026 годы (далее – Стратегия). В частности, в документе приведены действия и проекты в разрезе направлений, за которые отвечают конкретные органы государственной власти, а также исследовательские институты. Стратегия касается достаточно обширного перечня сфер, таких как: энергетика, транспорт, экология, развитие МСП, повышение занятости, развитие образования, стимулирование инноваций и т.д.

### *Водные ресурсы*

В тексте Стратегии поставлена цель на сокращение потерь воды и увеличение водных ресурсов. На начальном этапе планируется реализация предложений по эффективному управлению водными ресурсами, а за период 2022-2026 годов осуществление реконструкции оросительных каналов и создание новых водохранилищ. За аналогичный период власти планируют осуществить расширение источников питьевой воды и построить комплексы очистных сооружений и магистральных канализационных коллекторов, что позволит обеспечить население страны централизованной системой канализации и водоотведения. На 2021 год было завершено строительство канализаций в 32 городских и районных центрах. В рамках Стратегии власти страны ставят цель по повышению уровня обеспеченности населения питьевой водой с 70% до 85% к 2026 году, а поливной водой – с 80% до 90%.

### *Энергетика*

Энергетическая отрасль является одной из главных и приоритетных сфер экономики Республики. Тем не менее, показатели функционирования систем передачи и распределения электроэнергии в стране ниже, чем в других соседних государствах. Согласно данным ОЭСР, потери сетей передачи и распределения электроэнергии в Азербайджане находятся на уровне выше 9,5%, в то время как в Грузии аналогичный показатель составил около 7,3%.

В энергобалансе страны преобладают газовые электростанции, вырабатывающие свыше 80% электроэнергии, нефтяная генерация занимает

порядка 10%, а оставшуюся долю преимущественно занимают гидроэлектростанции, в то время как альтернативные источники генерации электроэнергии составляют довольно незначительные значения. Например, Стратегия предусматривает проведение работ в течение 2022-2026 годов по строительству инфраструктуры возобновляемой энергетики в рамках государственно-частного партнерства, расширению возможностей использования биоэнергетики и геотермальной энергии, строительству новой инфраструктуры для надежной интеграции мощностей альтернативной генерации в энергосистему. Несмотря на низкие доли альтернативных источников генерации, их доля активно растет: по данным Международного энергетического агентства (IEA), в 2016 году ветровая энергетика и солнечная фотовольтаика занимали около 0,1% и 0,14% по сравнению с 0,02% доли солнечной генерации, тогда как доля ветровой генерации была ничтожно мала. В целях борьбы с изменением климата Стратегия предусматривает использование экологически чистого транспорта и других «зеленых» технологий, что позволит снизить финансовую нагрузку государства в сфере энергетики. Таким образом, доля возобновляемых источников энергии в установленной мощности производства электроэнергии может быть увеличена до 24% к 2026 году и до 30% к 2030 году.

Высокие запасы углеводородов позволяют Азербайджану оставаться чистым экспортером электроэнергии, в отличие от других стран Закавказья, сталкивающихся с проблемами энергетической безопасности. Экспорт нефти и газа в Турцию и далее Европу у Азербайджана осуществляется через несколько нефте- и газопроводов, проходящие через территорию Грузии: нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан (БТД), газопровод Баку–Тбилиси–Эрзурум (БТЭ) и Трансанатолийский газопровод (TANAP). По газопроводу TANAP поставляется газ с месторождения шельфового газоконденсатного месторождения Шах-Дениз, долю в разработке которого, в том числе имеют британская компания British Petroleum и российский Лукойл. Пропускная способность этого газопровода, протяженностью 1,85 тыс. км, составляет 16 млрд. куб. м. газа в год.

Среди значимых энергетических проектов, указанных в Стратегии, числится Строительство энергетического узла Азербайджан (Нахичевань)–Турция–Европа. На начальном этапе планируется строительство одной преобразовательной подстанции постоянного тока и возведение двухцепной линии 400 кВ, протяженностью 230 км. В дальнейшем власти рассчитывают проработать механизмы и создание возможностей для прямого экспорта энергоносителей в Турецкую Республику, а на заключительном этапе – создание энергетического хаба Азербайджан–Турция–Европа.

## *Транспорт*

Транспортная связанность за пределами столицы Азербайджана является достаточно низкой, в связи с чем возникают повышенные логистические издержки. Кроме того, требуется модернизация автодорожной и железнодорожной инфраструктуры. При этом приоритетом властей является развитие внутренней и транзитной автодорожной инфраструктуры, тогда как модернизации железнодорожного транспорта уделяется меньше внимания. В целом власти страны ожидают, что среднегодовые темпы роста в транспортном секторе превысят 5%, а доходы от транзитных грузоперевозок удвоятся до 450 млн манатов или почти до 265 млн долл. (с 227 млн манатов в 2019 году).

Стратегией предусмотрено за период 2022-2026 годы осуществление диверсификации и улучшения транспортных связей с целевыми туристическими рынками. В частности, ожидается, что к 2026 году:

- доля тех, кто пользуется воздушным транспортом (в числе для целей туризма) достигнет 50%;
- доля тех, кто пользуется железнодорожным транспортом достигнет 15%;
- ежегодно на 35% будет увеличиваться число посетителей Азербайджана на автомобилях.

Планируется создание автопарков (TIR-парков) на основе государственно-частного партнерства и разработка нормативно-правовой базы, отвечающей современным требованиям для совершенствования транзитных перевозок и логистической работы. Эти меры направлены, в первую очередь, на увеличение доходов от транзитных перевозок и превращение Азербайджана в региональный хаб и центр электронной коммерции. Стоит отметить, что в рамках повышения эффективности транспортного сектора отдельными нормативно-правовыми актами предусмотрены планы по модернизации транспортной инфраструктуры и другие мероприятия для развития международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад».

В тексте стратегии приведены несколько крупных инвестиционных проектов до 2026 года, реализация которых планируется в рамках мероприятий по осуществлению строительства внутренней и трансграничной дорожно-транспортной инфраструктуры, в целях повышения объемов грузо- и пассажироперевозок на соответствующих маршрутах:

- строительство автодороги Алят-Астара-Госграница с Исламской Республикой Иран и моста через реку Астара;
- строительство автодороги Муганлы-Исмаиллы-Габала и моста через Агсучай;
- строительство новой автомобильной дороги между государственной границей Баку–Губа–Российская Федерация;

- улучшение инфраструктуры пунктов пропуска на государственной границе с Российской Федерацией («Самур», «Ширванлы»), Грузией («Красный мост», «Мазымгара») и Ираном («Билясувар», «Астара»);
- инфраструктурное обеспечение железнодорожной линии Баку-Бююк-Кацик.

Отдельные меры в сфере транспорта затрагивают стимулирование обращения экологически чистых и безопасных транспортных средств (легковых автомобилей, автобусов и других видов транспорта), а также создание необходимой инфраструктуры. Власти намерены ввести специальные налоговые и таможенные льготы для стимулирования использования электромобилей и гибридных транспортных средств, увеличить количество специализированной инфраструктуры для зарядки электромобилей, принять меры по ограничению ввоза и эксплуатации физически и морально устаревших транспортных средств.

Тем временем, ведутся переговоры по дальнейшему развитию Лазуритового коридора (Афганистан–Туркменистан–Азербайджан–Грузия–Турция). Коридор соединяет город Торкунди (Афганистан) с портом Туркменбаши (Туркменистан) и по Каспийскому морю со столицей Азербайджана – Баку. Дальнейшие ветки связывают Баку с Тбилиси, Поти и Батуми (Грузия), а также Анкару и Стамбул (Турция).

## **5. Ключевые направления социально-экономического развития федеральных округов**

### **5.1. Дальневосточного федерального округа (ДФО)**

#### *Реновация дальневосточных городов*

Реализация всех мероприятий, предусмотренных принятыми Правительством РФ комплексными планами развития, для улучшения качества жизни 4,1 млн человек, проживающих в 25 ключевых городах ДФО, а также реализация стратегического проекта Большой Владивосток - строительство города-спутника Владивостока.

#### *Развитие новых транспортных коридоров - восточного полигона, Северного морского пути и экспортной инфраструктуры*

Развитие Севморпути в соответствии с утвержденным Правительством Российской Федерации планом развития СМП до 2035 года для обеспечения провозной способности не менее 150 млн тонн к 2030 году; развитие инфраструктуры БАМа и Транссиба, дальневосточных морских портов и пунктов пропуска, для обеспечения пропускной способности не менее 270 млн тонн к 2032 году.

#### *Обеспечение развития экономики энергией*

Модернизация существующей и строительство новой генерации, солнечных, ветроэлектрических и атомных станций, сетевого хозяйства, для гарантированного покрытия дефицита мощности в ДФО, в том числе за счет строительства новых объектов генерации в объеме не менее 3 ГВт до 2030 года.

#### *Развитие технологий*

Синхронизированное развитие науки, образования и промышленности для достижения дальневосточной экономикой уровня технологического развития, обеспечивающего конкурентоспособность в рамках России и АТР и занятия перспективных ниш в технологической кооперации. Увеличение доли инновационных и технологических отраслей в ВРП ДФО в два раза к 2035 году по сравнению с 2023 годом.

#### *Туризм*

Развитие инфраструктуры для туризма, создание туристических объектов, конкурентоспособных в России и АТР. Повышение связанности ДФО с остальными

субъектами РФ и странами АТР, а также повышение связанности регионов ДФО между собой, посредством развития малой, региональной и магистральной авиации и аэродромной инфраструктуры. Расширение безвизовых соглашений с сопредельными государствами. Обеспечение роста турпотока в ДФО в три раза к 2035 году по сравнению с 2023 годом.

### *Привлечение инвестиций*

Привлечение не менее 10,5 трлн рублей частных инвестиций, создание не менее 230 тыс. рабочих мест в инвестиционных проектах с государственной поддержкой и ввод не менее 1700 новых предприятий.

Реализация инвестиционных проектов, направленных на промышленную кооперацию с дружественными странами АТР, в том числе в международных территориях опережающего развития в приграничных территориях Приморского, Хабаровского и Забайкальского краев, Амурской и Еврейской автономной областях.

### **5.2. Приволжского федерального округа (ПФО)**

#### *Развитие автомобиле- и авиастроения, а также машиностроения, химической промышленности*

ПФО располагает мощным промышленным потенциалом, в том числе в машиностроении и химической промышленности, производства нефтепродуктов, которая опирается на развитую минерально-сырьевую базу, характеризующуюся высокой геологической изученностью и инфраструктурной освоенностью.

В ПФО расположены крупнейшие предприятия отрасли («Нижнекамскнефтехим», «Татхимнефтепродукт», «Казаньоргсинтез», «Куйбышевазот», «Саратоворгсинтез», ПФО ПАО «Тольяттиазот», ООО «ГалоПолимер», филиал «КЧХК» АО «ОХК «Уралхим» и другие). На округ приходится более четверти объема производства химической промышленности в России, однако среднегодовые темпы прироста существенно отстают от среднероссийских (+1,9% в ПФО и +3,7% в Российской Федерации).

Развитие химической промышленности в ПФО позволит повысить конкурентоспособность химической продукции как на внешнем, так и на внутреннем рынках, обеспечит стимул к развитию предприятий машиностроительных и авиастроительных производств.

Одной из ключевых отраслей промышленности в ПФО также является машиностроение. На округ приходится четверть всего промышленного производства России. На территории ПФО находится крупнейший центр космической и авиационной промышленности, расположены крупнейшие автомобильные заводы страны, наряду со смежными производствами формирующие

потенциал для дальнейшего развития отрасли, в том числе «АВТОВАЗ» (г. Тольятти), «ГАЗ» (г. Нижний Новгород), «КАМАЗ» (г. Набережные Челны), «УАЗ» (г. Ульяновск), АО «ВМП «АВИТЕК», АО «ЛЕПСЕ».

ПФО характеризуется активным использованием инструментов кластерной политики (по итогам 2023 года предприятия округа входят в 53 промышленный кластер (включая межрегиональные) из 103 существующих). Дальнейшее развитие кластеров с использованием существующей и создаваемой научной и производственной базы будет способствовать диверсификации экономики регионов ПФО, реализации их ресурсного и промышленного потенциала, решению задач импортозамещения и обеспечения технологического суверенитета.

#### *Развитие сельского хозяйства, включая переработку сельскохозяйственной продукции*

ПФО занимает значимую роль в агропромышленном комплексе Российской Федерации, обеспечивая более 20% совокупного выпуска сельхозпродукции.

В сельском хозяйстве ПФО основную долю занимают сельскохозяйственные организации (50,8% в растениеводстве и 61,4% в животноводстве), что создает основу для внедрения высокоэффективных технологий, развития переработки сельхозпродукции, дальнейшего повышения производительности труда, в том числе на базе создаваемых агропромышленных кластеров. В сочетании с выгодным географическим положением это позволит продолжить расширение экспортных возможностей округа.

#### *Использование инфраструктуры Волжско-Камского бассейна для реализации логистического и транзитного потенциала ПФО*

Несмотря на транзитное положение округа, на транспорт приходится 5,5% совокупного ВРП ПФО, что ниже среднероссийского значения (6,9%). Занимая важное положение на перекрестке транспортных коридоров, ПФО в недостаточной степени отвечает требованиям современной логистической системы с точки зрения обеспечения транспортной связанности территории, развития внутреннего водного транспорта.

Река Волга протекает по территории 7 субъектов, входящих в состав ПФО (Республики Марий Эл, Татарстан, Чувашия, а также Нижегородская, Самарская, Саратовская, Ульяновская области). Еще 3 субъекта ПФО имеют судоходные реки, впадающие в Волгу: Республика Башкортостан (р. Белая), Удмуртская Республика (р. Иж), Пермский край (р. Кама). На речные порты ПФО приходится 43,1% грузооборота внутреннего водного транспорта в России. При этом используется

только 79,1% портов в ПФО (80,5% в среднем по Российской Федерации), а их загрузка составляет 47,6%.

Развитие транспортной инфраструктуры, в том числе внутреннего водного транспорта, будет способствовать реализации географического потенциала федерального округа как транзитного центра, развитию речного круизного туризма. Перенаправление на речной транспорт грузов, генерируемых регионами, которые имеют свободный доступ к речным портам, может уже в ближайшей перспективе высвободить до 13 млн т грузооборота железных дорог в направлении портов Азово-Черноморского бассейна и тем самым обеспечить наличие мощностей для пассажирских перевозок. Для этого необходимо реализовать комплекс мероприятий на гидротехнических сооружениях Волжско-Камского бассейна, включая создание современных терминалов и обеспечение гарантированных глубин по основным направлениям. Эти мероприятия потребуют межокружного, межрегионального и межотраслевого взаимодействия.

Кроме того, реализация логистического и транзитного потенциала ПФО возможна не только за счет использования инфраструктуры Волжско-Камского бассейна, но и за счет комплексного развития сухопутных путей сообщения, транспортных хабов и логистических комплексов.

#### *Развитие туризма, в том числе на базе межрегиональных туристических маршрутов*

Приволжский федеральный округ обладает богатым потенциалом развития культурно-познавательного, этнологического, речного, сельского, экологического, событийного и иных видов туризма, в том числе с учетом национальных культур и традиций региона. К 2030 году ожидается рост количества туристических поездок в ПФО более чем в 1,5 раза к уровню 2022 года, что потребует создания дополнительного номерного фонда, развития точек притяжения и прочей туристической инфраструктуры. Одним из драйверов роста туристического потока будет являться развитие межрегиональных туристических маршрутов, в том числе в рамках национального туристического маршрута «Великий Волжский путь».

#### *Развитие научно-инновационного потенциала ПФО*

Научная и инновационная инфраструктура в ПФО представлена крупнейшими вузами (включая национальные исследовательские университеты), развиваются инновационный научно-технологический центр (ИНТЦ) «Квантовая долина», технопарк в сфере высоких технологий «Жигулевская долина», ОЭЗ промышленно-производственного типа в Республике Татарстан и Самарской области, создаются межуниверситетские кампусы (Республика Башкортостан, Пермский край,



Самарская область, Нижегородская область). В ПФО по итогам 2022 года производится более 32,1% товаров – округ занимает второе место после Центрального федерального округа (32,3%), работ, услуг инновационного характера в России. Комплексное развитие научных, образовательных и технологических центров в сочетании с мощной производственной базой создает надежную основу для долгосрочного экономического роста, обеспеченного возможностями для подготовки квалифицированных кадров.

### 5.3. Северо-западного федерального округа (СЗФО)

#### *Развитие науки и создание наукоемких производств*

Округ обладает потенциалом для развития высокотехнологичного наукоёмкого бизнеса.

Санкт-Петербург, Ленинградская, Новгородская, Калининградская области являются центрами академической, отраслевой, вузовской науки.

Так, в Новгородской области в 2023 году состоялось открытие первой очереди инновационного научно-технологического центра (ИНТЦ) «Интеллектуальная электроника – Валдай». В Калининградской области создана ИНТЦ «Балтийская долина». В соответствии с поручениями Президента РФ (от 7 сентября 2021 г. № Пр-1659, от 8 сентября 2022 г. № Пр-1595, от 2 февраля 2023 г. № Пр-191) по инициативе «Большого университета» (СПбГУ) и «Корабелки» (Санкт-Петербургский государственный морской технический университет) прорабатывается создание ИНТЦ в целях использования компетенций университетов по широкому спектру направлений. На базе Университета ИТМО создан исследовательский центр искусственного интеллекта.

Таким образом, для использования высокого научно-технического и образовательного потенциала округа целесообразно **поддерживать наукоемкие производства** и разработки.

С учетом специализации научных центров округа возможно реализовывать проекты в сфере **искусственного интеллекта и технологий для различных отраслей** (добычи, фармацевтической промышленности, генетических технологий в лечении, энергетической безопасности, судостроение, тяжелое и энергетическое машиностроение, производство электрооборудования и др.).

#### *Создание межрегионального кластера автомобильной промышленности*

В округе функционировали сборочные заводы крупных автомобильных марок BMW, Ford, Nissan, Toyota, Infiniti, Kia, Hyundai.

Необходимо загрузить площадки бывших автомобильных производств в Санкт-Петербурге (на бывшем заводе Nissan начался выпуск Lada. В январе 2024 г.

объявлено о выходе из простоя завода Hyundai, который в декабре был куплен новым инвестором, сейчас на заводе обучают персонал. Завод Toyota не функционирует), производств автокомпонентов в Ленинградской и Калининградской областях.

Необходимо создать межрегиональный кластер автомобильной промышленности (в том числе с регионами ЦФО).

### *Снятие инфраструктурных ограничений*

#### *А. Для сбалансированной работы портовых мощностей*

В округе находятся крупнейшие порты Усть-Луга, Санкт-Петербург, Приморск, Архангельск, Мурманск, Калининград.

При этом порты СЗФО, в наибольшей степени пострадавшие от введения санкций, продолжают наращивать объемы перевалки грузов после снижения в 2022 году. В результате по итогам 2023 года объем перевалки через морские порты СЗФО ожидается практически на том же уровне, что и в 2021 году.

К 2030 году ожидается рост мощности портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области почти в 1,5 раза до 520 млн тонн (по итогам 2023 г. порты загружены на 65% или 240 млн тонн, в прогнозе до 2030 загрузка может снизиться до 50%). Прогноз использования мощностей портов учитывает транзит нефтепродуктов, минеральных удобрений, угля и прочих грузов из Казахстана, Белоруссии, Китая и Турции в европейские и иные страны объемом 27,4 млн тонн к 2030 году.

Запас мощностей в 2030 году составит 50%. Это позволит перевезти уголь Кузбасса в случае запланированного строительства навалочных мощностей в порту Усть-Луга, нарастить и транзитные перевозки, и вывоз собственной продукции (удобрения, продукция газонефтехимии, зерно).

В 2023 году перевалка в морских портах составила около 242 млн тонн. Из них половина – грузы с железной дороги. Сейчас провозная способность РЖД к морским портам **работает практически на пределе** (142 млн тонн, запас 15%).

При этом перспективные экспортные направления сместились с Запада на Восток. Транспортное плечо для грузов из Сибири и Урала через Северо-Запад дороже, чем через Восток.

Таким образом, для повышения загрузки портов **рекомендуется расширить «узкие места» на железнодорожной сети**, восстановить действие понижающих коэффициентов 0,4 и 0,8 в Прейскуранте № 10-01 «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки» для перевозки угля, а также предоставить возможность получения угольным компаниям, обеспечивающим поставку угля маршрутами, получать дополнительную скидку от базового железнодорожного тарифа в размере не менее 12%

### *Б. Для транспортной безопасности Калининградской области*

Необходимо обеспечить независимое от санкций транспортное сообщение с регионом.

В Калининградской области сохраняются и оказывают существенное влияние на социально-экономическое развитие ограничения морской инфраструктуры: недостаточность судов и портовой инфраструктуры.

### *В. Газификация отдельных регионов*

Ключевым инфраструктурным ограничением для Мурманской области и севера Республики Карелия, препятствующим реализации крупных инвестиционных проектов, прежде всего по освоению месторождений, является газоснабжение.

Газификация позволит перевести жилой фонд регионов на газовое отопление, а бизнесу создавать новые конкурентоспособные высокотехнологичные производства.

В соответствии с пунктом 9 перечня поручений Президента Российской Федерации от 17.09.2023 № Пр-1857 по реализации проекта «Мурманский СПГ» (далее – проект) ПАО «НОВАТЭК» совместно с ПАО «Газпром», правительством Республики Карелия и правительством Мурманской области поручено предусмотреть при проектировании и строительстве газопровода-отвода «Волхов – Мурманск – Белокаменка» (планируемый срок ввода в эксплуатацию и последующей передачи в состав Единой системы газоснабжения ПАО «Газпром» – 31.10.2026) мощности для обеспечения природным газом всех категорий потребителей Республики Карелия, Мурманской области, а также для реализации проекта.

В рамках исполнения пункта 8 протокола совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Новака от 26.01.2024 № АН-П51-8пр Минэнерго России совместно с правительством Мурманской области, правительством Республики Карелия, ПАО «Газпром» и ПАО «НОВАТЭК» ведется работа по разработке плана мероприятий («дорожной карты») газификации всех категорий потребителей Мурманской области и Республики Карелия, синхронизированного с планом мероприятий («дорожной картой») по реализации проекта.

### *Г. Повышение надежности энергоснабжения потребителей*

Во исполнение поручений Президента Российской Федерации от 17.02.2022 № Пр-325 (подпункт «е» пункта 1), от 30.10.2022 № Пр-2067 (подпункт «в» пункта

3) и от 15.02.2023 № Пр-316 в Архангельской, Новгородской, Псковской областях и Республике Карелия утверждены программы повышения надежности электроснабжения потребителей. На данные цели Федеральным законом от 27.11.2023 № 540-ФЗ «О федеральном бюджете на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов» предусмотрено выделение субсидии ПАО «Россети». Объем средств, предусмотренный на реализацию мероприятий в вышеуказанных регионах, составляет 12,5 млрд рублей. Данные средства будут направлены на реконструкцию объектов электросетевого хозяйства напряжением 0,4-110 кВ, приобретение автоспецтехники. Указанные субъекты Российской Федерации обеспечивают из средств регионального бюджета софинансирование мероприятий в рамках утвержденных программ повышения надежности электроснабжения потребителей.

### *Развитие внутреннего туризма*

Регионы СЗФО – это 14% всего туристического потока страны (*по числу лиц, размещенных в КСР за 2023 год*). Санкт-Петербург и Ленинградская область традиционно входят в пятерку самых посещаемых субъектов. Ключевой задачей здесь является увеличение номерного фонда.

В 2023 году на 54% вырос поток российских туристов (по числу лиц, размещенных в КСР) с 2019 года в Калининградскую область. В рамках проекта «5 морей» будет создан морской курорт Белая Дюна в Янтарном. Остается вопрос создания инфраструктуры для реализации проекта.

Большой потенциал по развитию экотуризма в Республике Карелия и Мурманской области. Но по количеству лиц, размещенных в КСР, они находятся только на 29 и 41 местах соответственно.

Развитая транспортная инфраструктура и близость Вологодской, Новгородской, Псковской областей к Москве и Санкт-Петербургу, их богатая история определяют потенциал для развития культурно-познавательного туризма в этих субъектах.

Потенциал для развития арктического, этно- и культурного туризма есть у Архангельской области, Республики Коми, Ненецкого автономного округа.

Таким образом, необходимо снимать имеющиеся инфраструктурные ограничения для развития туризма: увеличивать аэропортовые мощности, номерной фонд.

## *Развитие производств высоких переделов и уменьшение грузоемкости экономики эксклавной территории*

### *А. Лесопромышленный комплекс*

Лесоперерабатывающий сектор (ЛПК) СЗФО – лидирующий в стране, на его долю приходится 32% от всего объема. Это прежде всего предприятия Ленинградской, Архангельской, Вологодской областей, Республики Карелия и Республики Коми.

Лесопромышленники округа в наибольшей степени пострадали от санкций в 2022 году, что связано с географической и исторической близостью к рынкам европейских стран. Многие инвестиционные проекты по модернизации или расширению производства были заморожены. При этом есть и позитивные примеры, например, ООО «Лузалес» из Республики Коми нарастили производство и приобрели производственные площадки IKEA.

При этом везти продукцию ЛПК из СЗФО на Восток нерентабельно, поэтому необходимо ориентироваться на отечественный рынок и развивать производства **с высокой добавленной стоимостью** (глубокая переработка древесины).

Для этого, прежде всего, необходимо **технологическое перевооружение** (многие предприятия работают на устаревшем оборудовании) предприятий.

### *Б. Металлургия*

СЗФО играет большую роль в минерально-сырьевом комплексе твердых полезных ископаемых. В округе сосредоточены крупные запасы различных видов рудного сырья - прежде всего черной металлургии. В округе сосредоточена половина запасов титанового сырья России, более половины запасов редкоземельных металлов, две трети фосфорного сырья.

Крупнейшие месторождения в Мурманской области, Республиках Карелия и Коми. Металлургическое производство (предприятия «Северсталь») сосредоточено в Вологодской области и Санкт-Петербурге.

При этом в округе практически нет новых проектов по освоению месторождений, по модернизации производств и геологоразведочным работам.

Главной проблемой является отсутствие проектов по развитию производств высоких переделов в металлургии. Необходимо **создавать производства металлопродукции с высокой добавленной стоимостью**.

В соответствии с национальным проектом «Экология» новые производства по добыче и переработке ресурсов, равно как и объекты генерации, увеличивающие выработку энергии, должны обеспечить внедрение современных инновационных технологий, обеспечивающих снижение уровня загрязнений, на основе внедрения

наилучших доступных технологий, в частности, технологии активной фильтрации, включенных в информационно-технический справочник по наилучшим доступным технологиям (ИТС 37 – 2023).

*В. Снижение чувствительности экономики Калининградской области к грузоперевозкам*

Необходимо сформировать максимально устойчивую модель экономики региона, снизить грузоемкость экономики.

Наращивание производств, ориентированных на потребителей внутри региона, прежде всего высоких переделов, позволит снизить зависимость от поставок продукции из-за пределов региона.

В целом следует отметить направления, формирующие промышленную специализацию СЗФО, развитие судостроения и судоремонта, производство химических веществ и химических продуктов, машиностроение, беспилотные авиационные системы, фармацевтическая промышленность.

#### **5.4. Северо-Кавказского федерального округа (СКФО)**

*Сокращение уровня дифференциации в социально-экономическом развитии Северо-Кавказского федерального округа со среднероссийским уровнем*

В рамках реализации национальных приоритетов пространственного развития необходимо стимулировать снижение межрегиональных различий в уровне и качестве жизни населения СКФО, ускорить темпы экономического роста и технологического развития, обеспечить национальную безопасность страны.

Основные показатели социально-экономического развития на душу населения в субъектах Российской Федерации, входящих в состав СКФО, существенно отстают от среднероссийских значений, в связи с чем значительная часть населения СКФО не обеспечена достойным и качественным уровнем жизни, в особенности в сельских и горных территориях.

Общим для всего СКФО приоритетом пространственного развития в части локализации экономического роста является ускорение экономического роста и развития действующих и потенциальных центров экономического роста. Для этого необходимо в приоритетном порядке снять существующие институциональные и инфраструктурные ограничения на данных территориях.

Основную угрозу сбалансированности пространственного развития в регионах СКФО формирует ускоренный миграционный переток из сельских районов в крупнейшие города и агломерации. Остановить данную тенденцию с учетом особенностей и сложностей жизни населения и ведения бизнеса в сельских и горных районах практически невозможно. В этих условиях приоритетом должно

стать развитие сельских опорных населенных пунктов и прилегающих к ним малонаселенных пунктов с учетом направлений сбалансированного пространственного развития.

В этой связи, в рамках указанного направления необходимо предпринимать меры по снижению межрегиональных разрывов и диспропорций в социально-экономическом развитии между регионами с учетом распределения финансовых и иных ресурсов. Кроме того, в рамках указанных мер предлагается рассмотреть возможность применения норм обеспеченности населения и территорий объектами инфраструктуры и социальными услугами в качестве одного из инструментов выравнивания уровня социально-экономического развития регионов.

Необходимо также определить новые формы и подходы к региональной миграционной политике, которые позволят поддерживать региональный миграционный баланс, замедлить переток населения из периферийных территорий в центральные, а также сделать их более привлекательными для жизни.

Основным инструментом реализации указанных мер, в т.ч. в рамках повышения качества жизни населения и повышения инвестиционной привлекательности округа является комплексная государственная программа Российской Федерации «Развитие Северо-Кавказского федерального округа» (далее – Программа).

Вместе с тем объемы финансирования Программы, предусмотренные Бюджетным прогнозом Российской Федерации на период до 2036 года, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2024 г. № 350-рс (в 2025–2036 гг. – 19,4 млрд рублей), не позволяют достичь запланированных целевых показателей Программы на уровне не ниже среднероссийского к 2030 году, что негативно скажется на развитии СКФО, определенного в качестве приоритетной территории и потребует корректировки стратегических приоритетов в сфере реализации Программы.

Таким образом, в целях обеспечения достойного и качественного уровня жизни населения СКФО и достижения основных показателей социально-экономического развития СКФО на уровне не ниже среднероссийского считаем необходимым предусмотреть дополнительное финансирование Программы в размере не менее 220,6 млрд рублей в 2025–2036 гг. (не менее 20 млрд рублей ежегодно на софинансирование мероприятий в субъектах СКФО).

#### *Раскрытие транзитного и логистического потенциала и повышение связности транспортного каркаса СКФО*

Экономико-географическое положение СКФО на пересечении транзитных направлений в страны Закавказья и субширотных маршрутов между Черноморским

и Каспийским бассейнами одновременно с особенностями системы расселения определило высокую плотность транспортной инфраструктуры на территории СКФО с большим количеством транспортных узлов.

Несмотря на высокий уровень обеспеченности транспортной инфраструктурой, ее качество остается недостаточным для СКФО. Низкая пропускная способность значительной части автомобильных дорог ограничивает развитие экономики, снижает безопасность и скорость движения, ведет к росту аварийности. Летом участки федеральных дорог в рекреационных зонах работают в режиме перегрузки. Проблемой остается несоответствие автомобильных дорог некоторых туристско-рекреационных зон нормативным требованиям. Также в округе остро не хватает автодорожных обходов городов, являющихся важными автомобильными узлами.

В целях реализации направления предполагаются реконструкция и модернизация пунктов пропуска, аэропортов, автодорог, портовой инфраструктуры; строительство нового аэропорта «Архыз».

#### *Создание возможностей для раскрытия человеческого потенциала*

Одной из базовых тенденций, определяющих динамику социально-экономического развития субъектов СКФО, остается рост численности населения. В округе сохраняется один из самых высоких уровней рождаемости в Российской Федерации с одновременным ростом ожидаемой продолжительности жизни.

При этом благоприятная демографическая ситуация вызывает ряд проблем, связанных с реализацией человеческого потенциала: недостаточные емкость и качество системы образования, в особенности дошкольного и общего образования, нехватка рабочих мест, низкий уровень оплаты труда и «теневая занятость», которая наносит ущерб социальной защищенности граждан.

Для улучшения указанной ситуации реализуется комплекс следующих мероприятий.

Предусмотрена реализация системы мер по снижению доли «теневой» экономики в субъектах СКФО, в рамках которой реализуются мероприятия, направленные на сокращение оборота незаконно ввезенных товаров в целях декриминализации предприятий «теневое» сектора экономики СКФО, сокращение неучтенного потребления ресурсов, легализацию самовольных построек и признание их объектом налогообложения, соответствующее оформление прав на земельные участки, увеличение налогооблагаемой базы за счет «обеления» доходов населения и легализации деятельности в различных сферах предпринимательской деятельности.



Для развития системы среднего профессионального образования (СПО) реализуется Комплексная программа развития среднего профессионального образования в округе до 2030 года. Кроме того, обновляется материально-техническая база организаций СПО, создаются образовательно-производственные кластеры и межрегиональный центр подготовки и повышения квалификации педагогических кадров. Идет обучение по программам профобучения и дополнительного профобразования студентов образовательных организаций, реализующих программы среднего профессионального образования, под запросы предприятий.

*Повышение качества предоставляемых населению жилищно-коммунальных услуг  
(кроме Ставропольского края)*

Низкий уровень тарифов и невысокая платежная дисциплина привели к стабильно плохому финансовому состоянию коммунальных предприятий, отсутствию инвестиций в инфраструктуру и росту долгов за газ и электроэнергию. В результате коммунальный комплекс субъектов СКФО требует масштабной модернизации, а качество предоставляемых жилищно-коммунальных услуг постоянно ухудшается (качество воды, длительные отключения в результате высокой аварийности).

В рамках направления планируется:

- реализация «пилотных» региональных программ устойчивого экономического развития предприятий энергетики и ЖКХ в Республиках Дагестан, Ингушетия и Северная Осетия-Алания;
- привлечение проектного финансирования от АИС ППК «Фонд развития территорий» для модернизации коммунальной инфраструктуры; реализация региональных подпрограмм в рамках федеральной программы «Модернизация систем коммунальной инфраструктуры на 2023-2027 годы».

*Развитие агропромышленного комплекса, включая увеличение добавленной стоимости за счет повышения передела сырьевой базы*

Динамичное развитие агропромышленного сектора будет обеспечиваться на базе имеющегося агроклиматического потенциала в СКФО в рамках ускоренного импортозамещения и создания продовольственной независимости, наращивания экспорта агропромышленной продукции высоких переделов. Работа по направлению будет вестись в том числе путем:

- реализации комплекса мероприятий по корректировке существующих мер государственной поддержки отрасли овцеводства для овцеводческих хозяйств СКФО;
- расширения существующих мер государственной поддержки: увеличения площади виноградников и объема переработки винограда, закладка новых виноградников;
- модернизации и повышения загрузки производственных мощностей.

Кроме того, приоритетным направлением в области развития агропромышленного комплекса СКФО является интеграция малых форм хозяйствования в общую производственно-сбытовую цепочку в условиях системы поддержки фермеров и развития сельской кооперации. Это может быть реализовано, в том числе, путем развития законодательной базы для функционирования сельскохозяйственных потребительских кооперативов (сбытовых, перерабатывающих, обслуживающих и других), субсидирования потребительских кооперативов, проведения работы, направленной на увеличение информированности малых производителей о кооперативах и популяризацию кооперативной деятельности.

*Альтернативный вариант) Развитие приоритетных видов туризма в СКФО, в том числе санаторно-курортного*

Туристский сектор является одной из самых перспективных отраслей с точки зрения потенциального вклада в социально-экономическое развитие субъектов СКФО. Целью развития этой сферы на территории округа является увеличение суммарного вклада туристской индустрии субъектов СКФО в валовой внутренний продукт, увеличение притока иностранных туристов, создание условий для замещения импорта туристских услуг, комплексное развитие туризма и увеличение его вклада в достижение показателей социально-экономического развития СКФО с учетом принципов устойчивого развития.

*Альтернативный вариант) Восстановление промышленного потенциала округа на современной технологической основе*

Развитие промышленности регионов СКФО рассматривается как одно из приоритетных направлений для решения задачи повышения производительности труда, развития малого и среднего бизнеса и поддержки занятости населения. При этом, учитывая значительную долю простаивающих предприятий, сохраняющееся применение устаревших технологий, приоритетным направлением развития промышленности являются модернизация и диверсификация имеющихся предприятий.

## 5.5. Сибирского федерального округа (СФО)

### *Обеспечение устойчивого роста численности населения и улучшение качества жизни*

Сокращение оттока населения из СФО является приоритетным стратегическим вопросом. Необходимо повышать уровень материального благосостояния жителей СФО за счет эффективной занятости населения, реализации новых инвестиционных и инфраструктурных проектов. В целях повышения качества жизни населения необходимо улучшить состояние окружающей среды, в том числе за счет модернизации производств угольной и алюминиевой промышленности, перевода котельных на более экологичные виды топлива, а также увеличения доли вовлечения золошлаковых отходов в хозяйственный оборот.

По состоянию на 1 января 2024 года в СФО проживает 16 567 тыс. человек (11,3% населения России). Численность населения СФО снижается с 2017 г. (с 2017 до 2023 гг. численность населения уменьшилась на 623 тыс. человек).

В 2023 году в СФО зафиксирован самый низкий коэффициент рождаемости за последние 10 лет. Коэффициент смертности при этом остается выше среднероссийских значений. В большинстве регионов СФО естественный прирост отрицательный (за исключением Республики Тыва и Республики Алтай).

В СФО наблюдается миграционный отток населения: коэффициент миграционного прироста отрицателен с 2011 года. СФО является донором трудовых ресурсов. Лишь два субъекта СФО миграционно привлекательны – это регионы с крупными агломерациями – Новосибирская область и Красноярский край.

Среди ключевых проблем для реализации кадрового потенциала регионов СФО можно выделить дефицит кадров и низкие заработные платы.

Реальные денежные доходы населения в СФО (101%) в 2013-2022 годах росли медленнее среднероссийских (105,7%) (в 2022 году по сравнению с 2021 годом реальные денежные доходы СФО составили 105,8%, опередив рост показателя в целом по России за этот же период (104,0%)). Среднемесячная начисленная заработная плата работников организаций СФО за 2023г. составила 66,4 тыс. рублей и по сравнению с 2022 г. увеличилась на 16,1% (по Российской Федерации – 74,9 тыс. рублей и 14,6% соответственно). Наиболее высокий уровень среднемесячной начисленной заработной платы работников организаций СФО отмечен в Красноярском крае (81,1 тыс. рублей), Иркутской области (74,3 тыс. рублей), Томской области (67,7 тыс. рублей). Самый низкий уровень среднемесячной начисленной заработной платы работников организаций СФО – в Алтайском крае

(46,1 тыс. рублей), Республике Алтай (52,5 тыс. рублей), Омской области (55,2 тыс. рублей).

В регионе высокий уровень миграции выпускников учебных заведений для дальнейшей работы в другие регионы. Так, за десятилетний период 27% выпускников инженерных направлений покинули СФО для дальнейшей работы. Уровень доходов уехавших выпускников на 31,5% превышает доходы оставшихся работать в СФО. В структуре миграции выпускников инженерных направлений 40% переезжают в ЦФО, 26% – в УФО, 14% – в СЗФО, 10% – в ДФО.

В отношении качества жизни населения следует отметить, что СФО лидирует среди округов по общему объему выбросов загрязняющих веществ в атмосферу.

Так, объем валовых выбросов загрязняющих атмосферу веществ от стационарных источников в СФО в 2023 году составил 5,5 млн т. (32,5% от валовых выбросов загрязняющих атмосферу веществ от стационарных источников Российской Федерации), при этом 45,1% всех выбросов в СФО производит Красноярский край. С 2010 года объем выбросов возрос на 2,9% (в среднем по Российской Федерации упал на 30,4%), доля СФО в выбросах возросла на 8,7 процента<sup>28</sup>.

Основные отрасли-загрязнители: металлургия, производства строительных материалов и энергетики (АО «РУСАЛ», Новокузнецкий металлургический комбинат, ООО «Красноярский цемент», ООО «Сибирская генерирующая компания» и другие). Наиболее интенсивный рост выбросов – в регионах, специализирующихся на производстве алюминия (Иркутская область, Красноярский край). Снижение наблюдается в регионах, отказывающихся от угольной генерации в пользу природного газа (Омской, Томской, Новосибирской областях).

Остро стоит проблема расселения ветхого и аварийного жилого фонда, а также изношенности коммунальных сетей. С учетом дотационности большинства субъектов СФО, образовался существенный дефицит средств на эти цели.

Кроме того, одной из причин миграционного оттока населения из городов и из округа в целом является низкое качество городской среды. В настоящее время на территории СФО только 41% городов (47 из 114) характеризуются благоприятной средой для проживания по итогам расчета индекса качества городской среды в 2023 году. Вместе с тем субъекты СФО сумели повысить качество комфорта для жизни. Прирост городов с благоприятной средой проживания по отношению к 2021 году составил 20 п.п.<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> По данным Росприроднадзора.

<sup>29</sup> [Индекс качества городской среды \(xn----dtbcccstsyrbabxk.xn--plai\)](https://xn----dtbcccstsyrbabxk.xn--plai)

В рамках выполнения задач, поставленных Президентом Российской Федерации В.В. Путиным по развитию территорий, для ускоренного развития социальной и инженерной инфраструктуры, доступности информационно телекоммуникационных услуг на прилегающих территориях, транспортной связности прилегающих территорий с опорными населенными пунктами, Стратегия СФО предусматривает такие мероприятия как утверждение и реализация долгосрочных планов социально-экономического развития опорных населенных пунктов и прилегающих территорий.

Статистическая информация рассчитана на основе данных Росстата.

### *Развитие производств высоких переделов*

В СФО существует недоиспользованный ресурсный потенциал и возможность расширения цепочки производства в сторону более глубоких переделов. Необходимо поддерживать и создавать условия для реализации проектов по глубокой переработке древесины, алюминия, угля.

Доля ключевых видов промышленного производства, относящихся к высоким переделам (производство пищевых продуктов, текстильных изделий, бумаги, химии и нефтехимии, электроники и электротехники, машин и оборудования, мебели, монтаж оборудования), в общем объеме промышленной продукции СФО составляет около 24% (по Российской Федерации порядка 50%).

В 2022 г. в следствии введенных секторальных санкций доля обрабатывающих производств упала с 19,3% до 16,5%», а добывающих выросла с 20,7% до 21,4%. В 2022 году экономика СФО начала трансформироваться в сторону «упрощения», существенно сократилась доля обрабатывающей промышленности и технологических услуг. Динамика ВРП остается положительной за счет роста цен на сырье на мировом рынке, однако высокая зависимость от них создает риски для развития экономики. Существующая сырьевая база должна быть основой для построения производственных цепочек (переделов продукции). Для максимизации длины цепочек добавленной стоимости и формирования производственных связей между отраслями необходима кластерная политика. Ключевыми производственными кластерами СФО могут стать: алюминиевая, лесная и угольная отрасли, цветная металлургия и сельское хозяйство. В рамках кластеров необходимо поддерживать и создавать условия для модернизации производства, увеличения производительности труда в рамках проектов по глубокой переработке сырья.

СФО нужно развивать производство изделий из алюминия. Ключевой фактор развития переработки первичного алюминия в России – это рост спроса в металлоемких отраслях машиностроения. Необходимо развитие этих отраслей, оценка их состояния и потребности в сырье, а также усиление работы по

локализации производств готовой продукции из алюминия и стимулирование глубокой переработки металла внутри страны.

В сфере цветной металлургии ключевая задача – поддержка проектов, направленных на кратный рост и налаживание выпуска батарейных металлов – прежде всего концентрата меди, никеля и кобальта. В последние годы спрос на эти металлы стабильно растет, причиной этому является «зеленый» энергетический переход, а также масштабные планы по выпуску электротранспорта и беспилотников.

Физический объем добычи угля в 2017-2023 гг. уменьшился на 9,2% с 295 млн тонн в 2017 году до 320 млн тонн в 2023 году. Кроме того, упала доля округа в общем объеме по стране с 88% до 74%. На динамику 2022-2023 гг. повлияло ухудшение ценовой конъюнктуры на мировом рынке (падение на 69% с февраля 2022 года по январь 2023 года) и снижение экспортных цен на российский уголь (с 164\$/т в 2022 году до 122\$/т в 2023 году). Ограничивающим фактором для наращивания добычи является пропускная способность железнодорожной инфраструктуры, прежде всего, Восточного полигона. Другая причина – рост угледобычи на Дальнем Востоке для экспорта в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Приоритетом развития угольной отрасли является переориентация экономики СФО с добычи угля на развитие углехимии, глубокую переработку угля и расширение спектра производимой продукции.

Сельское хозяйство СФО также имеет перспективы развития в сфере глубокой переработки сырья. Ключевые направления развития: создание кондитерских изделий, молочной и рыбной продукции, способной конкурировать на зарубежных рынках и поддержка экспорта продовольствия со стороны государства.

Развитие обрабатывающих производств должно происходить одновременно с улучшением экологической ситуации: необходимо повышение энергетической и ресурсной эффективности производства, снижение объема выбросов за счет создания экономики замкнутого цикла. Ключевое значение играет снижение углеродного следа, значительного улучшения удастся достигнуть за счет модернизации электроэнергетики и перевода ее с угля на газ. Большое значение играет модернизация крупнейших металлургических предприятий СФО: Норильского Никеля, Красноярского и Братского алюминиевых заводов.

Статистическая информация рассчитана на основе данных Минэкономразвития России и Росстата.

## *Снятие инфраструктурных ограничений в целях обеспечения трансграничных и межрегиональных связей в СФО*

Низкий уровень развития транспортной и логистической инфраструктуры способствует повышению транспортных издержек для экспортирующих предприятий и сроков доставки грузов. Эту проблему необходимо решить посредством приведения опорной сети федеральных дорог, формирующей основные транспортные коридоры и обеспечивающей трансграничные и межрегиональные связи, в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние, развитием и реконструкцией железнодорожных магистралей, строительством и реконструкцией аэропортовых комплексов. Развитие транспортной, инженерной и коммунальной инфраструктуры способно также повысить комфортность проживания в субъектах СФО, стимулировать развитие туризма и торговли.

Автомобильные дороги укрепят связи СФО с Монголией и Казахстаном (создание международных коридоров, рост пропускной способности пограничных пунктов), позволят освоить природные богатства отдаленных территорий (создание сети дорог в центре Красноярского края и на Севере Иркутской области), улучшат качество туристических сервисов (развитие сети автодорог около курорта Манжерок и на о. Ольхон).

Воздушный транспорт – ключевой пассажирский вид транспорта в СФО. Для его развития необходимо модернизировать крупные аэропорты региона (Иркутск, Новосибирск, Томск), развивать сеть малых аэропортов (Бодайбо, Тайшет), развивать малую авиацию, в том числе частную.

Наиболее значимым видом транспорта для СФО являются железные дороги. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом из СФО в 2022 году составил 418 млн тонн или 30,9% от всех грузоперевозок по железнодорожной сети страны. Общий объем экспортных грузов из СФО в восточном направлении по итогам 1 квартала 2023 г. вырос на 10,2% (+3,5 млн тонн). При этом общий объем грузов, отправленный из СФО, упал на периоде с 2021 года. Смена направления экспорта грузов – прямое следствие санкционного давления.

Основная причина задержек - наличие фиксированных объемов перевозок угля из Кемеровской области (48% всех гарантированных поставок угля), Республики Хакасия (5,8%), которые замещают неугольные грузы в структуре отправленных грузов (рост доли угольных грузов в 2023 относительно 2022: 8,2% или 3 млн тонн).

Из-за механизма «защищенных» объемов вывоза угля не осуществляется вывоз более высокодоходных неугольных грузов.

Ключевой транспортной проблемой СФО является недостаточная пропускная способность Восточного полигона РЖД. Решению проблемы может послужить

сокращение льгот на перевозку угля и установление приоритета вывоза высокодоходных неугольных грузов, что простимулирует дальнейшее инвестирование в расширение Восточного полигона и создаст предпосылки для производства и экспорта более дорогостоящей продукции.

Статистическая информация рассчитана на основе данных Минэкономразвития России.

### *Обеспечение устойчивого роста газификации и электроснабжения для растущих потребностей бизнеса и населения*

Реализация проектов по развитию газотранспортной и энергетической системы с учетом потребностей социально-экономического развития приведет к устойчивому экономическому росту сибирских регионов, позволит обеспечить необходимые мощности для реализации новых инвестиционных проектов и повысит уровень жизни населения.

В СФО до сих пор отсутствует полная газификация. Согласно предварительным расчетам органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по состоянию на 01.01.2024 в Красноярском крае фактический уровень газификации составляет 18,0%, в Иркутской области – 1,04%. Республика Тыва и Республика Хакасия не газифицированы.

Вместе с тем загрузка газораспределительных станций по единой газотранспортной системе на территории Томской, Омской, Новосибирской и Кемеровской областей превышает 90%.

Субъектами СФО определен перспективный спрос на газ при взаимодействии с ПАО «Газпром» и промышленными предприятиями, исходя из их планов.

Вклад энергетики в ВРП СФО – 2,86 трлн рублей (3% ВРП СФО). СФО производит 11,7% электроэнергии Российской Федерации. Прирост производства электроэнергии в СФО ниже, чем в среднем по Российской Федерации (2,1% и 3,6% соответственно).

Долгое время конкурентным преимуществом СФО являлась низкая стоимость электроэнергии. В последние годы ситуация меняется – потребление растет быстрее производства, развиваются энергоемкие отрасли (новые алюминиевые заводы, майнинг). В 2017-2022 гг. потребление возросло на 6,8%, а производство – на 1,8%. Необходима разработка сбалансированной ценовой политики в отношении энергоемких потребителей. Это ставит вопрос о повышении тарифа на электроэнергию для потребителей, занятых энергоемкими вычислениями (майнинг), а также стимулирует ввод новых электростанций.

Статистическая информация рассчитана на основе данных Росстата.



## *Реализация научного, образовательного и кадрового потенциала*

Среди ключевых проблем для реализации кадрового потенциала регионов СФО можно выделить дефицит кадров и низкие заработные платы.

Традиционной особенностью рынка труда всех сибирских регионов является высокая доля «теневой» занятости. По данным выборочного обследования рабочей силы Росстата в 2023 году, в регионе 1 706 тыс. человек находились в неформальных трудовых отношениях или имели статус ИП – это 21,3% от всех занятых в регионе. Значительный вклад в эту тенденцию вносит занятость сельских жителей в личных подсобных хозяйствах, а также «теневая» занятость в лесном секторе.

Важной проблемой последних лет для регионов СФО становится трудоустройство выпускников – как из-за дисбаланса в структуре подготовки и качестве образования, так и из-за недостаточной востребованности молодых кадров без опыта на рынке труда.

Для обеспечения роста кадрового потенциала СФО в План реализации Стратегии СФО до 2035 года включены мероприятия, направленные на повышение качества высшего образования, повышения производительности труда, на содействие занятости, на создание новых рабочих мест и снижение теневой занятости.

Развитый сектор научных исследований, представленный уникальной концентрацией научно-исследовательских институтов, создает благоприятные условия для развития инноваций в Сибири.

Сибирское отделение Российской академии наук является крупнейшим научным центром на востоке России, который находится на передовых рубежах отечественной, а по ряду направлений и мировой науки. В рамках Сибирского межрегионального научно-образовательного кластера субъектами СФО планируется к реализации пакет инвестиционных проектов.

Основным научным потенциалом обладают Новосибирская и Томская области. В Новосибирской области реализуется проект «Академгородок 2.0», направленный на создание на базе научно-образовательной и инновационной экосистемы Новосибирского научного центра современного территориального нанотехнологического комплекса мирового уровня. В рамках национального проекта «Наука и университеты» на территории Новосибирской области осуществляется создание Центра коллективного пользования «СКИФ» – уникальной научной установки класса «мегасайенс».

Значительное место в экономике Томской области занимает научно-образовательный комплекс и является его перспективной экономической специализацией. Из шести университетов региона Томский государственный и Томский политехнический университеты имеют статус национальных

исследовательских. Сибирский государственный медицинский университет является «опорным» университетом. Связь томских ВУЗов с реальным сектором экономики позволяет создавать новые высокотехнологичные производства.

В рамках федерального проекта «Создание сети современных кампусов» национального проекта «Наука и университеты» в СФО реализуются два масштабных инфраструктурных проекта по строительству кампусов мирового уровня в городах Томск и Новосибирск.

В городе Новосибирск кампус создается на базе ФГАОУ ВО «Новосибирский национальный исследовательский государственный университет», срок ввода в эксплуатацию 2025 год.

В городе Томск создается современный межвузовский кампус, участниками являются шесть учреждений высшего образования, срок ввода в эксплуатацию запланирован на 2027 год.

Реализация проекта позволит Томской области встать в один ряд с мировыми университетскими центрами Европы и обеспечить в Томске концентрацию специалистов компаний в новых специализациях экономики.

Новые кампусы охватывают широкий спектр научных направлений: IT-отрасль, медицину, химию, биологию, генетику, микроэлектронику, системы связи и другие.

В условиях технологической изоляции Российской Федерации «Большой университет Томска» готов отвечать на вызовы и выступить поставщиком «глубоких» импортонезависимых технологических решений и высококвалифицированных кадров для решения сложных наукоемких задач, а также территорией новой индустриальной безопасности в системных отраслях национальной экономики, партнером федеральных компаний.

11 вузов, расположенных на территории СФО входят в программу стратегического академического лидерства «Приоритет – 2030», из них 3 вуза являются получателями грантов по треку «Исследовательское лидерство», 4 вуза – по треку «Территориальное/отраслевое лидерство»

Статистическая информация рассчитана на основе данных Росстата.

*Развитие приоритетных туристических территорий, включенных в Стратегию социально-экономического развития СФО до 2035 г.*

Интерес туристов к СФО в последние 9 лет стабильно растет: уже в 2021 году был превзойден результат «доковидного» 2019 года. По динамике роста турпотока за 2023 г. (2023 год к 2022) СФО занимает 5 место среди федеральных округов (14%, при среднероссийском 14,3%).

Ограничением для более интенсивного развития туристической отрасли является недостаточная транспортная доступность региона. Развитие транспортной инфраструктуры (в особенности региональной и внутрирегиональной (местной) авиации) будет способствовать привлечению российских и иностранных туристов.

Существующий туристический поток распределен крайне неравномерно: Алтай и Байкал испытывают большое инфраструктурное и экологическое давление со стороны туристов. Дальнейшее развитие туризма может быть связано лишь с диверсификацией потоков: вовлечение в туристическую деятельность менее популярных регионов: Кузбасса, Хакасии, Тывы, создание туристской инфраструктуры.

Способствовать росту отрасли призваны проекты кластера «Туризм», предусмотренные Стратегией развития СФО. Целью реализации проектов является создание 34,3 тыс. новых рабочих мест, создание 112 тысяч номеров в коллективных средствах размещения к 2030 г.

Статистическая информация рассчитана на основе данных Минэкономразвития России.

## **5.6. Уральского федерального округа (УФО)**

### *Снижение зависимости экономики от добычи углеводородов, стимулирование развития производств высоких переделов*

В целях снижения зависимости экономики регионов от добычи углеводородов при падении рентабельности добычи необходима диверсификация экономики, а также развитие нефтесервисных услуг и технологий для добычи трудноизвлекаемых запасов.

Доля добычи полезных ископаемых в ВРП Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономный округа составляет более 70%, Тюменской области – порядка 14%. При этом тяжелые природно-климатические условия региона (особенно ХМАО и ЯНАО) ограничивают возможности для диверсификации экономики.

В связи с этим наиболее актуальной представляется задача приоритетного развития видов промышленного производства, относящихся к высоким переделам (производство химии и нефтехимии, машин и оборудования, монтаж оборудования, электроники и электротехники), в том числе связанных с развитием нефтесервисных услуг и технологий.

В Свердловской и Челябинской областях достаточно высокая доля обрабатывающих производств (30% и 34% ВРП соответственно).

Индекс производительности труда в 2022 году в Свердловской области составил 100,1%, в Челябинской области - 101,1%, в целом по Российской

Федерации – 97,2%. Для обеспечения дальнейшего роста производительности труда, в том числе путем модернизации промышленных предприятий и повышения доли продукции высоких переделов, необходимо обеспечить.

В частности, необходимо обеспечить:

- использование существующей сырьевой базы УФО как основы для построения производственных цепочек (переделов продукции) – нефтехимия, производство полимеров (пример – Западно-Сибирский Нефтехимический комбинат г. Тобольск, перерабатывающий побочные продукты нефтегазодобычи с месторождений Западной Сибири, которые раньше сжигались на месторождениях и загрязняли окружающую среду), необходимо развивать производство продукции высоких переделов из полимеров (востребованы ЖКХ, строительстве, автомобильной промышленности, торговле, медицине фармацевтике и др. отраслях экономики);
- максимизацию длины возможных производственных цепочек с целью максимизации создания добавленной стоимости в рамках округа (например, за счет развития нефтесервисных услуг для ХМАО и ЯНАО на базе машиностроительных предприятий Свердловской, Челябинской и Курганской областей);
- диверсификацию создаваемых производственных цепочек в целях снижения негативного воздействия неблагоприятной ценовой конъюнктуры на нефть и газ на экономическое развитие УФО.

#### *Обеспечение сбалансированности региональных рынков труда и снижение оттока населения*

Основная проблема – отток населения из промышленно развитых Свердловской и Челябинской областей. Приток населения в Тюменскую область, ХМАО и ЯНАО обеспечивается за счет добывающих отраслей. Убыль населения Курганской области одна из самых больших в стране.

Коэффициент естественного прироста населения за январь-декабрь 2023 года в УФО (-1,9) – выше среднероссийского уровня (-3,3). Коэффициент рождаемости – 9,6 человек на тысячу человек, в Российской Федерации – 8,7. Коэффициент смертности остается также ниже среднероссийских значений (11,5 в УФО и 11,9 в Российской Федерации).

По состоянию на 1 января 2024 года в УФО проживает порядка 12,3 млн человек (8,4 населения России). Численность населения УФО снижается, за период 2019-2023 гг. численность населения уменьшилась 0,7 п.п.

В УФО миграционный отток (приток) неравномерен (сравнение 2019 г. с 2022 г.):

- Курганская область – (-4,5) п.п.;
- Свердловская область – (-0,4) п.п.;
- Тюменская область – +2,5 п.п.;
- Челябинская область – (-0,1) п.п.;
- Ханты-Мансийский автономный округ – +1,0 п.п.;
- Ямало-Ненецкий автономный округ – (-7,7) п.п.

Население УФО концентрируется в городах-миллионниках (Екатеринбург, Челябинск) и Тюмени (более 700 тыс. чел.). Учитывая высокую долю указанных агломераций в экономике макрорегиона, необходима реализация мероприятий, направленных на обеспечение темпов экономического роста агломераций не ниже среднероссийского уровня.

Также в целях стабилизации демографической ситуации и социального развития необходимо повысить уровень жизни жителей УФО за счет эффективной занятости населения с увеличением доли квалифицированного труда и высокопроизводительных рабочих мест. Необходимо также уделить особое внимание реализации нацпроектов «Образование» и «Культура», а также формируемым новому национальному проекту «Продолжительная и активная жизнь», новому федеральному проекту по охране материнства, сбережению здоровья детей и подростков, в том числе репродуктивного здоровья, в рамках национального проекта «Семья», национальному проекту «Кадры» и национальному проекту по развитию современных технологий сбережения здоровья (во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2024 № 309 и перечней поручений Президента Российской Федерации от 12.02.2024 № Пр-250, от 30.03.2024 № Пр-616 и от 18.04.2024 № Пр-755).

Необходимо оптимизировать структуру подготовки специалистов с высшим и средним профессиональным образованием с учетом потребностей экономики региона в контексте достижения технологического суверенитета.

Неблагоприятная экологическая обстановка требует перехода на технологии с меньшим негативным воздействием на окружающую среду, рекультивацию территорий выработанных месторождений.

При этом в пересчете на 1 жителя больше всего загрязняющих веществ в Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах.

Для улучшения экологической ситуации в УФО 4 города включены в федеральный проект «Чистый воздух» национального проекта «Экология» (Магнитогорск, Нижний Тагил, Курган и Челябинск).

В рамках федерального проекта «Чистая страна» ведется работа по ликвидации объектов накопленного вреда (наибольшее количество указанных

объектов находятся на территории Челябинской области, в том числе Челябинская городская свалка, которая считалось самой большой в Европе).

Согласно индексу качества городской среды, за 2023 год только один субъект УФО (Курганская область) находится в нижней половине рейтинга, показатель (174) ниже среднероссийского (200).

*Развитие тяжелого машиностроения (станкостроение, вагоностроение, танкостроение и др.)*

Одним из основных отраслевых комплексов в промышленности УФО является машиностроение.

В Свердловской области (преимущественно в г. Екатеринбурге) исторически развиты оборонное, железнодорожное, атомное машиностроение, производство оптико-электронных систем, оборудования для нефтегазового комплекса, металлургического, компрессорного, вентиляционного и гидравлического оборудования, электротехническое и энергетическое машиностроение, производство систем управления и автоматизации технологическими процессами, медицинского оборудования.

Крупнейшие предприятия ОПК: АО «ПО «Уральский оптико-механический завод имени Э.С. Яламова», АО «НПО автоматики имени академика Н.А.Семихатова», ПАО «Машиностроительный завод имени М.И.Калинина, г. Екатеринбург», АО «Уральское производственное предприятие «Вектор».

Гражданское машиностроение представлено такими крупными предприятиями как ПАО «Уралмашзавод», «Завод УРБО» – филиал ООО «Уралмаш НГО Холдинг», АО «Уральский турбинный завод», ПАО «Уралхиммаш», АО «Уралэлектротяжмаш».

В Челябинской области машиностроительный комплекс представлен автомобильной промышленностью, тракторным и сельскохозяйственным машиностроением, станкостроением, приборостроением, металлургическим, строительно-дорожным и коммунальным, электротехническим, горношахтным и горнорудным машиностроением, а также производством металлических конструкций. В г. Челябинске находятся крупнейшее в России предприятие по производству тракторной техники ООО «ПК» ЧТЗ, заводы по производству дорожных машин (ЗАО «Челябинские строительно-дорожные машины»), станков (ООО «Станкомаш», кузнечно-прессовый завод), радиотехники, часов и т.д. Транспортное машиностроение представлено производством большегрузных автомобилей (г. Миасс), вагоностроением (г. Усть-Катав).

В Курганской области к крупным машиностроительным предприятиям относятся ОАО «Курганмашзавод» (военно-промышленный комплекс), АО

«Шадринский автоагрегатный завод» (изготовление функциональных узлов и агрегатов для автомобильных заводов России), ООО «Курганхиммаш» (производство технологического оборудования для нефтегазодобывающей, химической, энергетической, атомной, металлургической и др. отраслей промышленности), ЗАО «Курганстальмост» (производство строительных конструкций, включая конструкции мостов), ООО «КАВЗ» (производство автобусов среднего класса для междугородных, пригородных и городских перевозок).

По итогам 2023 г. индекс промышленного производства в УФО составил 101,1% к 2022 г., что ниже общероссийского показателя (103,5%).

В обрабатывающей промышленности в 1-ом полугодии 2023 г. в УФО наблюдается существенный рост - 110,4%. Рост затронул практически все регионы УФО, кроме ХМАО.

Указанный рост определялся активными процессами импортозамещения, когда спрос на отечественную продукцию после ухода западных производителей резко возрос, в связи с чем драйвером роста явилось машиностроение.

В Свердловской области рост производства в обрабатывающей промышленности в 1-ом полугодии 2023 г. составил 114,3% (производство компьютеров, производство электрического оборудования –127,3%, производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов – 138,8%, производство прочих транспортных средств и оборудования – 136,4%).

В Челябинской области рост производства в обрабатывающей промышленности в 1-ом полугодии 2023 года составил 112,9% (производство компьютеров, электронных и оптических изделий – 138,1%, производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки – 114,1%, производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов – 112,0%, производство прочих транспортных средств и оборудования –144,1%).

В Курганской области, где основу обрабатывающей промышленности составляет машиностроение, в том числе оборонного профиля, рост обрабатывающих производств в 1-ом полугодии 2023 года составил 110,4% (производство прочих транспортных средств и оборудования – 148,7%, производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки – 112,0%, производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов – 108,4%).

В ЯНАО драйвером роста выступили производство пищевых продуктов (109,0%), производство кокса и нефтепродуктов (123,3%) и производства прочей неметаллической минеральной продукции (108,4%).

Необходимо и дальнейшее развитие промышленности в регионах УФО, в том числе после завершения СВО встанет вопрос снижения нагрузки на оборонные

предприятия – нужна переориентация на выпуск гражданской продукции, в том числе нефтесервисные технологии, транспортное машиностроение (завод «Урал» г. Миасс, «Курганмашзавод» и т.д.) за счет ключевых механизмов поддержки промышленности и бизнеса в России (Минпромторг России) и развития преференциальных режимов (ТОР, ОЭЗ, промпарки, технопарки).

*Развитие транспортной инфраструктуры, в том числе Северного морского пути и тяготеющих к нему морских портов, аэропортов, речных и наземных коммуникаций*

Неразвитость в Арктической зоне социально-значимой транспортной инфраструктуры способствует повышению уровня транспортной дискриминации местного населения и существенным образом ограничивает доступность транспортных услуг, снижая качество жизни граждан.

Происходящие в Арктическом регионе климатические изменения в долгосрочной перспективе могут способствовать более эффективной и полной реализации его экономического потенциала: расширению возможностей разведки и добычи полезных ископаемых на арктическом шельфе, увеличению доступности судоходства и открытию новых транспортных маршрутов в Северном Ледовитом океане.

В этой связи необходимо обеспечивать развитие Северного морского пути и тяготеющих к нему морских портов, аэропортов, меридиональных речных и наземных коммуникаций, для интеграции арктической транспортной сети в транспортную систему страны.

*Реализация научного потенциала и эффективное использование имеющейся научной базы*

Регионам УФО необходимо обеспечить ускоренное внедрение инноваций, а также наиболее полное использование научного потенциала для снижения дифференциации уровня экономического развития регионов. В УФО функционирует значительное количество научно-исследовательских организаций, в том числе Уральское отделение РАН, которые должны стимулировать инновационную активность региональных предприятий.

По итогам 2022 г. по численности персонала, занятого научными исследованиями и разработками УФО занимает 5-е место среди федеральных округов (45,7 тыс. сотрудников, или 6,8%). Основной научный потенциал сосредоточен в Свердловской и Челябинской областях, которые занимают по этому показателю 5-е и 7-е места среди субъектов РФ соответственно. Порядка 83% или



более 37,8 тыс. сотрудников приходится на долю Свердловской (22,0 тыс.) и Челябинской (15,8 тыс.) областей.

Развитию научно-технологического потенциала округа будет способствовать повышение эффективности деятельности двух научно-образовательных центров мирового уровня, созданных в рамках национального проекта «Наука и университеты» (далее – НП «Наука и университеты») (Западно-Сибирский межрегиональный НОЦ, Уральский межрегиональный НОЦ «Передовые производственные технологии и материалы»).

Западно-Сибирский межрегиональный НОЦ, инициаторами создания которого являются Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра и Ямало-Ненецкий автономный округ, реализует проекты по четырем приоритетным направлениям: «Цифровая трансформация нефтегазовой индустрии», «Нефтехимия», «Арктика: ресурсы «холодного» мира и качество окружающей среды, человек в Арктике», «Биологическая безопасность человека, животных и растений».

Деятельность Уральского межрегионального НОЦ «Передовые производственные технологии и материалы», инициаторами создания которого являются Свердловская область, Челябинская область и Курганская область, осуществляется по пяти направлениям: «Аэрокосмос», «Экология городской среды и промышленности», «Новая энергетика», «Новые материалы», «Новые производственные технологии». Ряд проектов центров направлен на освоение Арктической зоны Российской Федерации

Научный потенциал УФО характеризуется наличием и успешной деятельностью 10 университетов, принимающих участие в реализации «Приоритет-2030».

Необходима дальнейшая поддержка развития данных научно-образовательных структур, в том числе со стороны субъектов УФО, что позволит сконцентрировать ресурсы для обеспечения вклада в достижение национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 года, повысить научно-образовательный потенциал региона и обеспечить интеграцию науки и региональных программ развития.

В июле 2023 г. дан старт строительству второй очереди кампуса Уральского федерального университета (УрФУ) – одного из самых больших вузов в стране. Вторая очередь будет включать в себя строительство трех новых объектов общей площадью 100,2 тыс. кв. м: учебный корпус Института радиоэлектроники и информационных технологий (40,3 тыс. кв. м), учебный корпус Института экономики и управления (35,8 тыс. кв. м), комплекс зданий и сооружений Специализированного учебно-научного центра (24 тыс. кв. м). Также Президентом

Российской Федерации поручено к 2030 году создать сеть из 25 современных кампусов (в рамках нацпроекта «Наука и университеты»), 17 из них уже находятся на разной стадии реализации.

В Челябинской области в рамках концессионного соглашения также планируется реализация проекта по созданию межвузовского кампуса мирового уровня с дочерней компанией группы ВТБ – ООО «Челябинская концессионная компания». Общая площадь объектов кампуса составит 114 тыс. кв. м., где будут размещены учебно-научный комплекс с технопарком, лаборатории, коворкинг-парк, конференц-залы и общежития на 3,4 тыс. мест.

В рамках нацпроекта «Наука и университеты», реализуемого Минобрнауки России, до 2028 г. в Тюмени появится Межуниверситетский кампус мирового уровня. Строительство данного кампуса также даст толчок к развитию высокотехнологичной промышленности и всего региона в целом.

## **5.7. Центрального федерального округа (ЦФО)**

### *Развитие транспортной инфраструктуры между регионами ЦФО и Московской столичной агломерацией*

В регионах ЦФО отмечается дефицит трудовых ресурсов, обусловленный рабочей миграцией из соседних регионов в Московскую агломерацию.

За последние 10 лет в регионах ЦФО наибольший миграционный отток населения зафиксирован в Брянской, Владимирской, Костромской, Ивановской, Орловской, Смоленской, Тамбовской и Тверской областях. Ключевая причина – дифференциация в зарплатах. Так, среднемесячная начисленная заработная плата по ЦФО за 2023г. составила 94,2 тыс. рублей и по сравнению с 2022 г. выросла на 13,4% (по Российской Федерации – 74,9 тыс. рублей и 14,6% соответственно).

Наиболее высокий уровень среднемесячной начисленной заработной платы работников организаций ЦФО отмечен в г. Москве (138,9 тыс. рублей), Московской области (83,2 тыс. рублей), Калужской области (61,6 тыс. рублей). Самый низкий уровень среднемесячной начисленной заработной платы работников организаций ЦФО – в Ивановской области (41,9 тыс. рублей), Тамбовской области (45,7 тыс. рублей), Костромской области (46,7 тыс. рублей).

Таким образом, транспортная связность позволит перевести миграцию в статус маятниковой (*жители регионов смогут работать в Московской области и Москве, а заработанные деньги тратить у себя на малой родине*). Это станет толчком для экономического роста регионов, подтолкнет развитие строительной отрасли. Связность больших агломераций, межрегиональная кооперация – необходимый шаг на пути к экономическому росту регионов ЦФО.

Кроме того, с 2022 года дополнительным фактором нагрузки на транспортную сеть в ЦФО является закрытие аэропортов в южном направлении (Белгородская, Воронежская, Брянская, Курская области), в связи с чем возрастает нагрузка на автомобильные и железнодорожные перевозки пассажиров.

Центральный транспортный узел (далее – ЦТУ) с помощью скоростных электричек соединит Москву с соседними регионами (Московская, Владимирская, Ивановская, Костромская, Смоленская, Тульская, Калужская, Рязанская, Ярославская и Тверская области). ЦТУ позволит в первую очередь решить проблему миграции населения.

*Развитие малых городов и исторических поселений, в том числе с целью повышения туристической привлекательности территорий ЦФО*

К 2030 году количество туристических поездок в России удвоится, достигнув 140 млн человек. Прирост количества туристов составит 67 млн, из которых на ЦФО придется порядка 30%, увеличение количества иностранных туристов составит 40-50%.

Прогноз отражает высокий спрос на поездки по Золотому кольцу и другим городам в окружении столичной агломерации, а также учитывает планы по строительству нового номерного фонда и созданию новых точек притяжения.

В регионах ЦФО высокая концентрация малых городов и исторических поселений, которые являются катализатором развития внутреннего туризма, а также подходят для туров выходного дня (*Сергиев Посад, Вязьма, Рыбинск, Муром*).

Нереализованный потенциал по туристическим поездкам между регионами ЦФО требует повышенного внимания. Совершенствование их взаимодействия будет способствовать развитию отрасли.

Развитие туризма в малых городах и исторических поселениях сдерживают инфраструктурные ограничения, связанные с количеством современных комфортабельных средств размещения, аварийное состояние части достопримечательностей, отсутствие разработанных туристических маршрутов к отдельным объектам, «кадровый голод» и ограничения в транспортной доступности.

Необходимо формирование комплексных механизмов развития и поддержки малых городов и исторических поселений: увеличение транспортной доступности исторических городов, а также создание туристической инфраструктуры.

*Ускоренный экономический рост приграничных территорий (Белгородская, Курская и Брянская области)*

Приграничные регионы являются геостратегическими территориями поскольку имеют внешние границы с другими странами. В Стратегии

пространственного развития Российской Федерации до 2025 г. приграничные геостратегические территории выделены в особую группу ввиду особой значимости для безопасности, территориальной целостности и устойчивости социально-экономического развития страны. В связи с этим в целях недопущения социально-экономической нестабильности в стратегически важных территориях Российской Федерации, необходимо осуществить поиск новых экономических точек роста по каждому муниципальному образованию приграничных территорий (Белгородская область: город Белгород, Белгородский район, Шебекинский городской округ, Грайворонский городской округ, Валуйский городской округ Борисовский район, Ракитянский район, Краснояружский район; Курская область: Глушковский район, Суджанский, Рыльский, Беловский, Хомутовский и Кореневский. Брянская область: Трубчевский район и другие, в связи с изменением обстреливаемых зон).

Регулярные обстрелы со стороны Украины приводят не только к ухудшению социально-экономической ситуации в приграничных районах, но и существенно снижают желание предпринимателей сохранять и развивать производство на этих территориях ввиду разрушения не только объектов производств, но и объектов инфраструктуры в целом.

В связи с этим необходимо восстановление объектов инфраструктуры, пострадавших от обстрелов со стороны Украины на приграничных территориях, за счет средств федерального бюджета (энергетика, тепло-водоснабжение и др.).

Также следует разработать комплекс мер поддержки пострадавших субъектов МСП в приграничных регионах, в том числе финансирование восстановления пострадавших объектов производства, техники и др.

*Развитие экономики предложения, прежде всего высокотехнологичных производств (фармакология и биомедицина, микроэлектроника, ядерная энергетика)*

Близкое расположение регионов средней полосы к рынкам Москвы и Петербурга формирует предпосылки для активного развития экономики предложения.

Благодаря санкциям и уходу с российского рынка западных производителей, отечественная экономика получила мощный стимул для развития собственной промышленной базы. В этих условиях особенно важно обеспечить замещение ушедшего импорта отечественной продукцией.

Необходимо развивать механизм контрактов со встречными инвестиционными обязательствами (офсетные контракты).

Необходимо создание высокотехнологичных производств и высокопроизводительных рабочих мест.

Целесообразно развивать высокопродуктивное и устойчивое к изменениям природной среды сельское хозяйство.

Также важно углублять экономическую специализацию регионов. Часть субъектов ЦФО уже имеет свою специализацию. В ряде случаев она исторически сложилась, например, текстильная промышленность в Иваново, где все региональные силы и федеральные инструменты направлены на развитие этой отрасли, ее модернизацию. Где-то появляются свои промышленные кластеры. В целом такая специализация должна быть у всех, регионам нужно определить свои точки роста и кумулятивно всеми федеральными инструментами их развивать. Акцент на высокотехнологичные производства, импортозамещение.

#### *Создание образовательно-производственных центров (кластеров)*

Дефицит кадров к 2030 году усугубится и будет тем больше, чем ниже заработные платы в регионе и чем ближе регион к столичным агломерациям. Уже сейчас дефицит кадров в средней полосе превышает 300 тыс. чел. К 2029 году спрос на рабочую силу в регионах вырастет еще на 378 тыс. чел. (причем 89% прироста спроса придется на Московскую область, что только усугубит дефицит в остальных регионах).

Один из способов снизить дефицит кадров в регионах – программа «Профессионалитет». В рамках программы студенты осваивают профессию уже во время обучения, а затем приходят работать на эти предприятия (это позволит снизить отток кадров из регионов).

В том числе для решения данной проблемы необходимо создавать образовательно-производственные центры (кластеры) в различных отраслях: химическая, горнодобывающая, машиностроение, топливно-энергетический комплекс, радиоэлектроника, строительная отрасль, машиностроение, сельское хозяйство средства массовой информации и коммуникационные технологии, искусство и креативная индустрия, клиническая, профилактическая медицина и так далее.

### **5.8. Южного федерального округа (ЮФО) и новых субъектов Российской Федерации**

#### *Развитие инфраструктуры железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта в Азово-Черноморском регионе*

Морские порты в 2023 году перевалили 291,4 млн тонн, что на 10,4% больше, чем в 2022 году. При этом портовые мощности сейчас недозагружены (по оценке на 2023 г., уровень загрузки составил 64%), несмотря на наличие спроса. Общая

мощность морских портов Азово-Черноморского бассейна на начало 2024 года 459,4 млн тонн, а к 2030 году ожидается их рост на 8% (38,6 млн тонн), с 459,4 до 498 млн тонн.

Железнодорожный транспорт обеспечивает около 34% грузооборота портов Азово-Черноморского побережья (оценка за 2023 г.). Железнодорожные подходы к ним работают на пределе провозной способности, что не позволяет существенно нарастить объем грузоперевозок без ущерба пассажирским перевозкам.

Дополнительным фактором нагрузки на железнодорожную сеть в ЮФО являются пассажирские перевозки. В условиях закрытого воздушного сообщения с городами ЮФО на железнодорожный транспорт приходится более половины пассажиропотока, и спрос со стороны туристического сектора продолжает расти.

Также в рамках указанного направления предусматривается приведение в нормативное состояние автомобильных дорог регионального значения Волгоград – Астрахань и от г. Астрахани до автомобильного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации Караузек (указание Президента Российской Федерации от 26 июня 2022 г. № Пр-1114); поэтапное развитие автомобильных дорог в целях ускорения перемещения пользователей, товаров и грузов, в том числе за счет: формирования и развития ближних и дальних автодорожных подходов к Крымскому мосту; развития съездов к Черноморскому и Азовскому побережьям; развития автодорожного коридора Север – Юг, в том числе за счет строительства обхода города Астрахань.

Развитие внутренних водных путей также позволит разгрузить железнодорожные пути. Так, при переключении 13 млн тонн грузов на речной транспорт будут высвобождены мощности для дополнительной перевозки 3 млн пассажиров по железной дороге, что особенно важно в высокий туристический сезон.

#### *Обеспечение инфраструктурой растущего спроса на внутренний туризм*

К 2030 году количество туристических поездок в России удвоится, достигнув 140 млн человек. Прирост количества туристов составит 57 млн, из которых на ЮФО придется около 25%.

Для обеспечения соответствующего спроса на территории Азово-Черноморского региона потребуется не только обеспечить транспортную доступность туристов, но и нарастить номерной фонд на 85,5 тыс. номеров. Необходимо реализовать уже запланированные субъектами Российской Федерации проекты по строительству гостиниц в Азово-Черноморском регионе (включая новые территории) на 79 тыс. номеров (с учетом модульных гостиниц и крупнейших

проектов), а также сформировать дополнительные планы на недостающие 6,5 тыс. номеров.

Указанное направление будет реализовано в том числе с учетом положений туристической межрегиональной схемы территориально-пространственного планирования Крымского полуострова (мастер-плана).

### *Снижение энергодефицита и снятие сетевых ограничений*

По данным Схемы и программы развития электроэнергетических систем России на 2024-2029 гг. к 2029 году в Юго-Западной части объединенной энергосистемы Юга (Республики Адыгея и Краснодарского края, Республики Крым и г. Севастополя, Запорожской области, Херсонской области) прогнозируется дефицит мощности 857МВт. Этот дефицит прогнозируется с учетом строительства ВЛ 500 кВ Тихорецк-Тамань с целью снятия сетевых ограничений (планируемый ввод в эксплуатацию – до 2029 года). Дефицит в настоящее время усиливается за счет присоединения потребителей в новых регионах, где пока значительная доля генерации электроэнергии законсервирована.

В целях обеспечения покрытия указанного дефицита необходимо в том числе обеспечить строительство новых генерирующих мощностей в Юго-Западной части ОЭС Юга по результатам проведения конкурентного отбора мощности новых генерирующих объектов.

### *Модернизация и строительство коммунальной системы и очистных сооружений*

Коммунальная система большинства городов на Юге России не рассчитана на всю численность населения, которая в них проживает. За период с 2010 по 2021 год численность населения многих южных городов увеличилась на 30-45%, а мощность очистных сооружений при этом даже снизилась. В летние месяцы (пиковый период использования коммунальной системы) численность населения курортных городов может увеличиваться более чем в 2 раза за счет туристов, а число людей, не охваченных коммунальной инфраструктурой, может превышать несколько миллионов человек.

В засушливых регионах наблюдаются перебои либо отсутствие водоснабжения. Например, в Республике Калмыкия доля населения, обеспеченного качественной питьевой водой из систем централизованного водоснабжения, в 2023 году составила всего 7,3% (при среднем по России 88,6%); в Астраханской области уровень износа систем водоснабжения и водоотведения в 2022 году достиг 70% (при 43% в среднем по России и 45% в среднем по ЮФО) (данные Росстата).

В силу ограниченности мощностей очистных сооружений и их высокого износа в реки и прибрежную зону попадает большой объем загрязненных сточных

вод. По данным Росстата, доля сточных вод, очищенных до нормативных значений, пропущенных через очистные сооружения, в 2022 году в Астраханской области составляла всего 6%, в Адыгее – 10%, в Республике Крым и г. Севастополе – 16%, Ростовской области – 24% при среднем значении по России – 46%. Дополнительный значительный вклад в неконтролируемые стоки вносят объекты индивидуального жилищного строительства, составляющие значительную долю жилого фонда ЮФО, которые в основном не подключены к централизованной коммунальной системе.

### *Развитие АПК как одного из ключевых драйверов экономики ЮФО*

Агропромышленный комплекс является одним из важнейших секторов экономики ЮФО. Его развитие в последние годы было обеспечено в том числе за счет роста производительности труда в сельском хозяйстве. За 2013-2022 гг. в целом по России она увеличилась на 48%, опередив все остальные виды экономической деятельности.

Для сохранения позитивной динамики развития АПК в федеральном округе необходимо продолжение работы по внедрению высокоэффективных современных технологий, включая цифровизацию сельхозпроизводства, использование БПЛА и «искусственного интеллекта», а также по сохранению плодородия используемых сельхозугодий. Дальнейший рост производительности труда в сельском хозяйстве, в свою очередь, будет способствовать сокращению численности населения сельских территорий и продолжению урбанизации, что необходимо учитывать при принятии градостроительных решений и развитии инфраструктуры.

Развитие АПК также будет зависеть от планов по модернизации транспортной и коммунальной инфраструктуры. Увеличение провозной способности транспортных коридоров к морским и речным портам позволит нарастить экспорт, а снижение объема загрязненных стоков будет способствовать увеличению рыбных запасов (по данным Росстата, улов рыбы в ЮФО с 2016 г. снизился на 51%, в то время как в среднем по России он увеличился на 2%).

### *Синхронизация направлений развития новых регионов и субъектов ЮФО*

Утвержденной госпрограммой восстановления и развития новых регионов предусмотрено преодоление социально-экономического отставания и достижение ими к 2030 году уровня среднероссийских показателей качества жизни граждан Российской Федерации и общероссийского уровня социально-экономического развития, создана свободная экономическая зона.

Для налаживания кооперационных связей с другими субъектами Российской Федерации, в первую очередь граничащими с новыми территориями, необходимо обеспечить общие подходы при планировании развития туризма, промышленности,



энергетической, транспортной и коммунальной инфраструктуры, в том числе в рамках Азово-Черноморского кластера.

## Приложение 1. Основные макроэкономические и бюджетные показатели

Таблица 8. Валовой региональный продукт по субъектам Российской Федерации в 2016-2022 гг. Вычисление доли 9 субъектов РФ с наибольшим объемом ВРП (млн руб.)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2022
Всего по всем субъектам Российской Федерации	74 120 175	79 745 094	90 202 902	95 060 662	<sup>94</sup> 410 215	122 199 665	140 670 817	Ранг СРФ	
Суммарно по 9 регионам с наибольшим объемом ВРП	36 833 144	40 049 098	45 687 061	48 514 296	47 645 186	63 435 953	74 911 148		
Московская область	4 206 506	4 290 261	4 644 635	5 196 136	5 406 077	6 809 951	7 720 843	2	3
г. Москва	15 121 534	16 538 190	18 777 726	19 797 064	20 260 718	24 265 760	28 507 429	1	1
г. Санкт-Петербург	4 099 940	4 283 036	4 785 219	5 186 129	5 332 558	9 420 445	11 166 444	3	2
Краснодарский край	2 257 075	2 422 753	2 499 916	2 577 131	2 667 228	3 280 989	4 304 028	5	6
Республика Татарстан	2 058 140	2 264 656	2 622 774	2 808 753	2 631 287	3 533 273	4 179 259	7	7
Свердловская область	2 109 619	2 259 526	2 423 689	2 535 215	2 512 655	3 083 947	3 469 555	6	8
Ханты-Мансийский АО - Югра	3 130 196	3 557 367	4 506 740	4 558 880	3 341 832	5 700 228	6 894 317	4	4
Ямало-Ненецкий АО	2 028 235	2 456 294	3 051 613	3 158 828	2 767 735	4 219 245	5 350 248	8	5
Красноярский край	1 821 900	1 977 016	2 374 750	2 696 159	2 725 097	3 122 115	3 319 026	9	9
Доля 9 субъектов РФ с наибольшим ВРП	<b>49,7%</b>	<b>50,2%</b>	50,6%	51,0%	50,5%	51,9%	<b>53,3%</b>		
Прирост доли		0,53%	0,43%	0,39%	-0,57%	1,45%	1,34%		
Средний прирост доли за период							<b>0,59%</b>		

Источник: Расчеты ЦСР на основе данных Росстата России

Таблица 9. Динамика индекса физического объема ВРП Российской Федерации. Вычисление средних темпов роста за период

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Индекс физического объема ВРП	105,3	102,8	101,5	99,4	99,1	100,5	101,7	102,7	101,5	97,9	107,7	100,6
- среднее арифметическое за период						<b>101,4</b>						<b>102,0</b>
- среднее геометрическое за период						101,4						102,0

Источник: Расчеты ЦСР на основе данных Росстата России

Таблица 10. Валовой региональный продукт на душу населения по субъектам Российской Федерации в 2016-2022 гг. (руб.). Вычисление межрегиональной дифференциации

	2016	2022
<b>Всего</b>	<b>502 915</b>	<b>958 811</b>
Ивановская область	205 911	395 920
г. Москва	1 216 874	2 182 863
Республика Коми	707 578	1 335 846
Ненецкий автономный округ	6 173 734	11 786 365
Мурманская область	640 508	1 735 233
г. Санкт-Петербург	763 732	1 992 592
Республика Адыгея	216 233	395 640
Республика Крым	189 116	340 925
г. Севастополь	199 345	415 461
Республика Дагестан	202 693	285 552
Республика Ингушетия	123 604	159 604
Кабардино-Балкарская Республика	173 590	286 415
Карачаево-Черкесская Республика	167 224	268 526
Республика Северная Осетия-Алания	211 684	316 185
Чеченская Республика	143 527	206 751
Республика Марий Эл	248 482	388 520
Ханты-Мансийский автономный округ-Югра	1 906 073	4 003 533
Ямало-Ненецкий автономный округ	3 950 647	10 453 480
Республика Тыва	181 916	320 059
Республика Саха (Якутия)	922 292	2 029 720
Камчатский край	734 325	1 228 905
Магаданская область	1 060 992	2 338 219
Сахалинская область	1 598 480	3 303 417
Чукотский автономный округ	1 475 863	2 946 172
Среднее по 10 регионам с максимальными значениями	1 980 301	4 277 159
Среднее по 10 регионам с минимальными значениями	179 861	296 818
Соотношение	<b>11,0</b>	<b>14,4</b>

Источник: Расчеты ЦСР на основе данных Росстата России

Таблица 11. Коэффициент Джини (индекс концентрации доходов) в 2016-2023 гг.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Коэффициент Джини Российской Федерации	0,411	0,41	0,414	0,412	0,406	0,409	0,398	0,405
Число регионов с индексом Джини выше среднероссийского	8	5	4	4	5	5	10	11
Число регионов со снижением коэффициента за период с 2016 года	...	60	54	58	70	66	64	<b>44</b>

Источник: Росстат России

Таблица 12. Расчет коэффициента дифференциации уровня расчетной бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации

	Уровень расчетной бюджетной обеспеченности		Снижение РБО за период
	2017 год	2023 год	
Среднее по 10 регионам с максимальными значениями	1,770	1,742	-0,028
Среднее по 10 регионам с минимальными значениями	0,692	0,654	-0,038
<b>Коэффициент дифференциации</b>	<b>2,56</b>	<b>2,66</b>	
Средний уровень по Российской Федерации	1,000	1,000	
г. Москва	2,638	2,513	-0,125
Тюменская область	2,200	2,036	-0,164
г. Санкт-Петербург	1,823	2,034	0,211
Ямало-Ненецкий автономный округ	2,202	1,965	-0,237
Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	2,008	1,699	-0,309
Сахалинская область	1,817	1,698	-0,119
Мурманская область	0,982	1,495	0,513
Ленинградская область	1,522	1,419	-0,103
Красноярский край	0,924	1,287	0,363
Московская область	1,215	1,274	0,059
Республика Татарстан	1,170	1,056	-0,114
Ненецкий автономный округ	1,102	0,914	-0,188
Камчатский край	0,690	0,734	0,044
Орловская область	0,709	0,725	0,016
Республика Тыва	0,667	0,710	0,043
Кировская область	0,706	0,700	-0,006
Костромская область	0,708	0,699	-0,009
Республика Северная Осетия-Алания	0,715	0,679	-0,036
Республика Дагестан	0,676	0,678	0,002
Республика Алтай	0,681	0,678	-0,003
Республика Марий Эл	0,719	0,673	-0,046
г. Севастополь	0,734	0,673	-0,061
Республика Мордовия	0,849	0,669	-0,180
Чеченская Республика	0,691	0,655	-0,036
Карачаево-Черкесская Республика	0,703	0,642	-0,061
Кабардино-Балкарская Республика	0,715	0,607	-0,108
Республика Ингушетия	0,691	0,587	-0,104

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Снижение РБО за период
Среднее по 10 минимальным значениям	0,658	0,692	0,656	0,645	0,657	0,664	0,632	0,654	0,668	
Среднее по 10 максимальным значениям	1,643	1,770	1,721	1,736	1,923	1,804	1,845	1,742	1,884	
<b>Дифференциация</b>	<b>2,50</b>	<b>2,56</b>	<b>2,63</b>	<b>2,69</b>	<b>2,93</b>	<b>2,72</b>	<b>2,92</b>	<b>2,66</b>	<b>2,82</b>	
Брянская область	0,667	0,720	0,697	0,683	0,684	0,719	0,690	0,704	0,726	-0,016
Калужская область	1,003	1,008	0,964	1,013	1,025	1,096	1,108	1,040	0,969	0,032
Костромская область	0,682	0,708	0,684	0,708	0,746	0,779	0,696	0,699	0,733	-0,009
Московская область	1,241	1,215	1,220	1,239	1,243	1,263	1,364	1,274	1,212	0,059
Орловская область	0,678	0,709	0,686	0,691	0,695	0,687	0,681	0,725	0,756	0,016
Тамбовская область	0,684	0,723	0,719	0,691	0,676	0,672	0,656	0,720	0,740	-0,003
г. Москва	2,772	2,638	2,666	2,720	2,922	2,946	3,019	2,513	2,485	-0,125
Ленинградская область	1,324	1,522	1,471	1,381	1,496	1,510	1,501	1,419	1,426	-0,103
Мурманская область	0,975	0,982	1,001	0,998	1,025	1,047	1,176	1,495	1,535	0,513
г. Санкт-Петербург	1,897	1,823	1,848	1,886	1,992	2,095	2,107	2,034	2,144	0,211
Ненецкий автономный округ	1,098	1,102	1,074	1,015	1,155	1,041	0,935	0,914	0,859	-0,188
Республика Калмыкия	0,663	0,710	0,713	0,673	0,769	0,792	0,724	0,711	0,686	0,001
Республика Крым	0,678	0,723	0,701	0,622	0,727	0,751	0,691	0,680	0,725	-0,043
г. Севастополь	0,699	0,734	0,654	0,664	0,669	0,752	0,683	0,673	0,694	-0,061
Республика Дагестан	0,645	0,676	0,640	0,655	0,655	0,677	0,651	0,678	0,695	0,002
Республика Ингушетия	0,701	0,691	0,655	0,646	0,636	0,606	0,607	0,587	0,618	-0,104
Кабардино-Балкарская Республика	0,693	0,715	0,632	0,639	0,643	0,641	0,605	0,607	0,626	-0,108
Карачаево-Черкесская Республика	0,662	0,703	0,678	0,670	0,684	0,653	0,620	0,642	0,657	-0,061
Республика Северная Осетия – Алания	0,686	0,715	0,705	0,676	0,694	0,709	0,652	0,679	0,734	-0,036
Чеченская Республика	0,660	0,691	0,650	0,646	0,629	0,661	0,640	0,655	0,663	-0,036
Ставропольский край	0,674	0,710	0,691	0,660	0,688	0,685	0,665	0,701	0,721	-0,009
Республика Марий Эл	0,682	0,719	0,714	0,684	0,709	0,698	0,627	0,673	0,701	-0,046
Республика Мордовия	0,811	0,849	0,766	0,758	0,771	0,786	0,657	0,669	0,689	-0,180
Республика Татарстан	1,180	1,170	1,212	1,216	1,252	1,183	1,160	1,056	1,330	-0,114
Чувашская Республика	0,675	0,712	0,694	0,687	0,680	0,690	0,670	0,696	0,722	-0,016
Кировская область	0,696	0,706	0,692	0,669	0,694	0,708	0,667	0,700	0,744	-0,006
Самарская область	1,109	1,092	1,091	1,051	1,053	1,052	1,056	1,064	1,082	-0,028
Ульяновская область	0,768	0,837	0,827	0,851	0,820	0,826	0,780	0,805	0,834	-0,032
Курганская область	0,666	0,715	0,706	0,684	0,704	0,734	0,659	0,691	0,712	-0,024
Тюменская область	2,068	2,200	2,115	1,954	2,412	2,211	2,156	2,036	2,005	-0,164
Ханты-Мансийский автономный округ	1,704	2,008	1,871	1,610	1,767	1,684	1,660	1,699	1,693	-0,309
Ямало-Ненецкий автономный округ	2,041	2,202	2,182	2,293	2,813	2,671	2,563	1,965	2,994	-0,237
Республика Алтай	0,639	0,681	0,672	0,662	0,691	0,769	0,637	0,678	0,699	-0,003
Республика Тыва	0,637	0,667	0,662	0,651	0,653	0,679	0,650	0,710	0,717	0,043
Алтайский край	0,671	0,718	0,695	0,686	0,686	0,726	0,691	0,726	0,732	0,008
Красноярский край	0,964	0,924	0,973	0,977	1,033	1,033	1,190	1,287	1,174	0,363
Республика Бурятия	0,668	0,711	0,706	0,676	0,671	0,677	0,665	0,693	0,720	-0,018
Республика Саха (Якутия)	0,684	0,721	0,647	0,677	0,656	0,687	0,629	0,716	0,734	-0,005
Камчатский край	0,706	0,690	0,667	0,662	0,680	0,702	0,680	0,734	0,722	0,044
Сахалинская область	1,405	1,817	1,538	2,006	2,175	1,377	1,715	1,698	2,170	-0,119
Еврейская автономная область	0,751	0,727	0,699	0,705	0,708	0,703	0,659	0,682	0,694	-0,045
Чукотский автономный округ	0,677	0,719	0,711	0,611	0,723	0,801	0,716	0,811	0,655	0,092

Источник: Минфин России

Таблица 13. Расчет коэффициента дифференциации по показателю инвестиций в основной капитал на душу населения

	2017	2023
Среднее значение по 10 максимальным значениям	720 211	1 174 619
Среднее значение по 10 минимальным значениям	35 909	68 840
Межрегиональная дифференциация	20,1	17,1
<b>Российская Федерация</b>	<b>108 521</b>	<b>232 649</b>
Брянская область	45 439	82 039
Ивановская область	30 708	74 152
Костромская область	34 896	84 171
г. Москва	159 705	514 759
Ненецкий автономный округ	2 527 047	2 063 216
Ленинградская область	181 876	337 765
Псковская область	46 507	81 445
Республика Калмыкия	40 709	52 062
Республика Ингушетия	44 455	44 397
Кабардино-Балкарская Республика	39 298	75 566
Карачаево-Черкесская Республика	44 789	61 731
Республика Северная Осетия – Алания	38 821	63 987
Республика Марий Эл	35 007	77 827
Чувашская Республика	42 775	105 438
Курганская область	27 526	94 054
Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	555 183	889 927
Ямало-Ненецкий автономный округ	2 089 672	2 867 191
Тюменская область без автономных округов	198 514	204 417
Республика Тыва	31 004	75 191
Алтайский край	38 349	84 757
Республика Саха (Якутия)	399 924	739 741
Камчатский край	128 722	443 696
Амурская область	242 180	997 236
Магаданская область	305 353	725 764
Сахалинская область	443 633	665 203
Чукотский автономный округ	258 727	1 839 454

Источник: Расчеты ЦСР на основе данных Росстата России

Таблица 14. Расчет коэффициента дифференциации ввода в действие жилых домов

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Среднее значение по 10 максимальным значениям	186	149	166	157	183	220	252
Среднее значение по 10 минимальным значениям	943	898	1010	1030	1090	1284	1343
Межрегиональная дифференциация	5,07	6,01	6,10	6,56	5,96	5,82	5,32
<b>Российская Федерация</b>	<b>536</b>	<b>512</b>	<b>555</b>	<b>556</b>	<b>629</b>	<b>700</b>	<b>755</b>
Белгородская область	837	783	812	741	756	551	636
Владимирская область	498	471	541	531	614	887	869
Воронежская область	720	722	804	741	807	838	884
Калужская область	841	748	755	777	810	855	1046
Липецкая область	929	776	1080	1066	1079	667	688
Московская область	1131	1086	1037	1076	1085	1645	1448
Тамбовская область	810	839	910	703	776	414	500
г. Москва	272	278	402	384	601	520	559
Республика Коми	277	369	307	270	242	278	300
Ненецкий автономный округ	662	442	243	531	429	863	519
Калининградская область	909	916	963	1143	1238	1278	1178
Ленинградская область	1414	1395	1516	1357	1700	1970	2063
Мурманская область	98	65	64	52	76	273	92
Республика Адыгея	518	394	533	528	621	939	1130
Краснодарский край	833	771	785	883	1079	1303	1311
Волгоградская область	285	240	289	306	318	322	386
г. Севастополь	372	642	1113	1219	960	1007	858
Республика Ингушетия	649	487	569	360	221	262	311
Карачаево-Черкесская Республика	430	372	452	272	501	659	897
Чеченская Республика	750	415	434	508	680	1323	1511
Ульяновская область	786	795	832	852	715	581	677
Тюменская область без автономных округов	935	874	1030	998	1069	1399	1542
Кемеровская область	371	239	288	313	322	306	353
Новосибирская область	619	620	626	693	716	802	1080
Омская область	235	270	281	286	343	376	407
Республика Бурятия	274	253	273	281	285	299	482
Забайкальский край	257	179	210	177	203	284	385
Камчатский край	220	118	150	231	205	232	301
Приморский край	216	284	297	348	479	570	667
Хабаровский край	203	207	224	176	258	290	451
Амурская область	229	201	261	201	294	498	659
Магаданская область	45	30	53	65	78	85	89
Сахалинская область	728	555	698	933	1076	1088	1117
Еврейская автономная область	314	176	150	92	198	170	175
Чукотский автономный округ	85	37	27	35	63	74	130

Источник: Расчеты ЦСР на основе данных Росстата России

Таблица 15. Расчет коэффициента дифференциации объема инвестиций в основной капитал по субъектам Российской Федерации в 2017 и 2023 гг.

	2017	2023
Среднее значение по 10 максимальным значениям	720 211	1 174 619
Среднее значение по 10 минимальным значениям	35 909	68 840
Межрегиональная дифференциация	<b>20,1</b>	<b>17,1</b>
<b>Российская Федерация</b>		
Российская Федерация	108 521	232 649
Брянская область	45 439	82 039
Ивановская область	30 708	74 152
Костромская область	34 896	84 171
г. Москва	159 705	514 759
Ненецкий автономный округ	2 527 047	2 063 216
Ленинградская область	181 876	337 765
Псковская область	46 507	81 445
Республика Калмыкия	40 709	52 062
Республика Ингушетия	44 455	44 397
Кабардино-Балкарская Республика	39 298	75 566
Карачаево-Черкесская Республика	44 789	61 731
Республика Северная Осетия – Алания	38 821	63 987
Республика Марий Эл	35 007	77 827
Чувашская Республика	42 775	105 438
Курганская область	27 526	94 054
Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	555 183	889 927
Ямало-Ненецкий автономный округ	2 089 672	2 867 191
Тюменская область без автономных округов	198 514	204 417
Республика Тыва	31 004	75 191
Алтайский край	38 349	84 757
Республика Саха (Якутия)	399 924	739 741
Камчатский край	128 722	443 696
Амурская область	242 180	997 236
Магаданская область	305 353	725 764
Сахалинская область	443 633	665 203
Чукотский автономный округ	258 727	1 839 454

Источник: Расчеты ЦСР на основе данных Росстата России



Таблица 16. Расчет коэффициента дифференциации по показателю качества окружающей среды, в 2017 и 2023 гг.

	2019	2020	2021	2022	2023
Среднее значение по 10 максимальным значениям	163,84				132,03
Среднее значение по 10 минимальными значениям	85,40				93,92
Межрегиональная дифференциация	<b>20,06</b>				<b>17,06</b>
Республика Адыгея (Адыгея)	142,35	102,22	122,89	129,82	130,50
Республика Дагестан	162,99	108,82	49,73	58,72	78,93
Республика Ингушетия	104,95	151,80	207,00	225,51	161,25
Кабардино-Балкарская Республика	165,60	103,45	110,11	90,99	103,18
Республика Карелия	108,58	107,22	111,32	106,50	95,00
Республика Коми	94,23	113,79	79,03	79,72	107,01
Республика Мордовия	210,55	97,63	114,45	422,12	97,98
Республика Саха (Якутия)	79,18	98,88	107,42	104,13	93,52
Республика Северная Осетия - Алания	150,27	99,39	86,50	103,04	154,60
Республика Тыва	120,87	95,55	87,46	79,49	95,95
Чувашская Республика	148,11	110,88	91,32	109,25	105,00
Алтайский край	85,15	136,17	81,45	106,44	100,66
Астраханская область	89,68	102,88	111,45	91,65	101,96
Белгородская область	120,40	95,12	102,25	93,50	120,33
Калужская область	132,05	101,34	104,38	96,50	93,71
Магаданская область	126,75	104,28	81,03	107,26	97,53
Мурманская область	104,63	130,72	110,99	129,50	126,23
Нижегородская область	90,99	110,67	92,44	118,25	112,76
Новосибирская область	123,97	93,55	123,54	125,94	123,48
Пензенская область	143,83	94,88	151,51	129,47	91,00
Рязанская область	115,90	104,70	100,79	113,72	143,80
Сахалинская область	85,13	103,58	111,53	127,27	106,38
Томская область	71,23	106,95	96,02	114,03	110,56
Тюменская область	199,92	101,09	104,69	118,77	120,56
Челябинская область	161,43	103,43	98,30	118,57	113,44
г. Севастополь	80,47	91,84	75,59	84,04	108,42
Еврейская автономная область	98,39	100,54	68,71	85,44	99,39
Ненецкий автономный округ	153,33	110,48	123,74	111,38	119,15
Ханты-Мансийский автономный округ - Югра	94,44	100,01	109,37	128,27	114,21
Чукотский автономный округ	120,69	100,55	112,07	93,98	96,16
Ямало-Ненецкий автономный округ	83,50	92,77	116,46	100,23	120,35

Источник: Расчеты ЦСР на основе данных ЕМИСС Росстата

Таблица 10. Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами (собираетельная классификационная группировка по видам экономической деятельности)<sup>30</sup>

Субъекты РФ, входящие в список 10 макс. и мин. значений	Отгрузка	Доля в структуре	Доля в структуре					Отгрузка	Доля в структуре	Отгрузка на душу	
			2017	2018	2019	2020	2021			2022	2023
Г. Москва	8 472,9	16,38%	16,59%	17,73%	17,56%	16,41%	16,76%	18 603,0	18,65%	684,4	1 419,6
Ханты-Мансийский а.о. - Югра	3 650,9	5,98%	7,56%	7,31%	5,59%	6,75%	7,30%	6 703,3	6,72%	2 218,0	3 873,9
Г. Санкт-Петербург	3 012,1	4,94%	5,99%	5,89%	5,90%	5,66%	5,42%	5 459,8	5,47%	570,3	975,0
Московская область	2 278,5	3,73%	4,07%	4,41%	5,04%	4,70%	4,89%	5 149,0	5,16%	306,9	599,3
Республика Татарстан (Татарстан)	2 079,0	3,41%	4,14%	3,96%	3,90%	4,40%	4,53%	4 423,6	4,44%	535,1	1 105,4
Ямало-Ненецкий автономный округ	1 851,6	3,03%	3,52%	3,62%	4,02%	4,71%	5,67%	4 863,5	4,88%	3 454,2	9 491,8
Свердловская область	1 822,0	2,99%	3,30%	3,22%	3,51%	3,34%	3,25%	3 378,7	3,39%	420,8	797,0
Красноярский край	1 703,6	2,79%	3,53%	3,91%	4,11%	3,43%	3,26%	3 306,6	3,32%	592,5	1 162,0
Кемеровская область - Кузбасс	1 493,3	2,45%	2,91%	2,53%	2,28%	2,86%	3,11%	2 275,1	2,28%	551,3	885,8
Челябинская область	1 403,8	2,30%	2,39%	2,26%	2,26%	2,53%	2,41%	2 510,9	2,52%	400,8	737,0
Республика Башкортостан	1 341,5	2,20%	2,60%	2,56%	2,31%	2,31%	2,16%	2 107,5	2,11%	329,9	516,8
Нижегородская область	1 277,6	2,09%	2,34%	2,36%	2,22%	1,73%	1,69%	1 730,1	1,73%	393,4	561,4
Самарская область	1 237,0	2,03%	2,38%	2,34%	2,25%	2,31%	2,02%	2 088,8	2,09%	386,1	664,7
Пермский край	1 074,8	1,76%	2,23%	2,17%	1,98%	1,75%	1,84%	2 336,7	2,34%	408,4	931,6
Тюменская область (кроме округов)	888,6	1,46%	1,79%	1,49%	1,47%	1,82%	1,70%	1 622,8	1,63%	601,2	1 008,9
Сахалинская область	736,7	1,21%	1,75%	1,55%	1,32%	1,22%	1,19%	1 204,0	1,21%	1 511,6	2 614,3
Вологодская область	701,3	1,15%	1,34%	1,30%	1,36%	1,67%	1,57%	1 366,1	1,37%	592,4	1 210,2
Калужская область	608,7	1,00%	1,25%	1,27%	1,31%	1,20%	0,79%	681,5	0,68%	600,0	636,4
Республика Коми	536,2	0,88%	1,10%	1,08%	0,84%	0,98%	1,02%	431,9	0,43%	630,4	594,6
Республика Саха (Якутия)	503,9	0,83%	1,04%	0,99%	1,02%	1,10%	1,17%	1 213,9	1,22%	523,4	1 216,9
Мурманская область	150,9	0,25%	0,27%	0,53%	1,37%	1,15%	1,01%	864,9	0,87%	199,2	1 313,1
Магаданская область	117,7	0,19%	0,22%	0,28%	0,41%	0,34%	0,27%	329,0	0,33%	808,7	2 449,6
Ненецкий автономный округ	82,1	0,13%	0,12%	0,11%	0,08%	0,11%	0,17%	125,8	0,13%	1 869,4	3 039,6
Республика Крым	80,2	0,13%	0,15%	0,15%	0,20%	0,16%	0,17%	153,8	0,15%	41,9	80,2
Чукотский автономный округ	67,9	0,11%	0,11%	0,13%	0,20%	0,15%	0,10%	159,2	0,16%	1 362,6	3 328,4
Карачаево-Черкесская Республика	36,4	0,06%	0,06%	0,05%	0,05%	0,04%	0,04%	42,7	0,04%	78,1	91,1

<sup>30</sup> Данные Минпромторг России

Субъекты РФ, входящие в список 10 макс. и мин. значений	Отгрузка	Доля в структуре	Доля в структуре					Отгрузка	Доля в структуре	Отгрузка на душу	
			2017	2018	2019	2020	2021			2022	2023
Республика Дагестан	33,5	0,05%	0,06%	0,05%	0,06%	0,05%	0,04%	40,7	0,04%	11,0	12,7
Республика Адыгея (Адыгея)	30,0	0,05%	0,06%	0,06%	0,05%	0,05%	0,05%	54,0	0,05%	66,1	108,4
Республика Тыва	29,3	0,05%	0,06%	0,04%	0,04%	0,03%	0,04%	35,0	0,04%	91,9	103,7
Чеченская Республика	24,5	0,04%	0,04%	0,04%	0,05%	0,04%	0,04%	48,1	0,05%	17,3	31,4
Кабардино-Балкарская Республика	23,1	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,05%	0,04%	35,4	0,04%	26,7	39,2
Республика Северная Осетия-Алания	18,9	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,02%	0,02%	25,5	0,03%	26,9	37,4
г. Севастополь	15,6	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	23,2	0,02%	36,4	41,5
Еврейская автономная область	11,3	0,02%	0,02%	0,03%	0,04%	0,04%	0,03%	27,3	0,03%	69,1	185,2
Республика Алтай	5,6	0,01%	0,02%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	9,4	0,01%	25,8	44,6
Республика Калмыкия	3,7	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	3,7	0,00%	13,5	13,8
Республика Ингушетия	1,7	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	5,2	0,01%	3,5	9,9

	2017	2023	Рост / снижение
Топ 10 объем промышленного производства, млн. руб	27 768	56 735	
Bottom 10 объем промышленного производства, млн. руб.	164	248	
Отношение, раз	170	229	1,35
Топ 10 в пересчете на душу населения, руб.	13 741	29 957	
Bottom 10 в пересчете на душу населения, руб.	269	402	
Отношение, раз	51	75	1,46
Доля Топ 10 в объеме промышленного производства, %	53,68	56,88	1,06
Доля Bottom 10 в объеме промышленного производства, %	0,32	0,25	-0,21

## Приложение 2. Основные демографические и миграционные показатели

Таблица 117. Коэффициент миграционного прироста (на 10 тыс. человек)

	2011-2016	2017-2022	2017-2023	2016	2023
Число регионов с отрицательным сальдо миграции за период	50	54	54	36	38
Российская Федерация	28	18	20	27,1	13,9
Белгородская область	50	16	12	48	-24
Брянская область	-29	-10	-12	4	-14
Владимирская область	5	1	-3	11	-27
Воронежская область	54	27	30	59	19
Ивановская область	-53	-38	-40	-61	-9
Калужская область	96	86	91	129	32
Костромская область	-72	-59	-62	-80	-22
Курская область	40	3	5	73	16
Липецкая область	35	11	9	60	-16
Московская область	203	134	147	194	94
Орловская область	-18	-25	-28	-15	-21
Рязанская область	26	17	21	27	27
Смоленская область	-14	-25	-27	-19	-11
Тамбовская область	-13	-25	-27	-35	-14
Тверская область	-2	-13	-13	1	-2
Тульская область	55	32	35	62	18
Ярославская область	23	-10	-8	12	14
г. Москва	115	73	77	69	31
Республика Карелия	-126	-79	-78	-147	8
Республика Коми	-186	-126	-131	-162	-33
Ненецкий автономный округ	-66	-63	-36	-147	184
Архангельская область	-156	-93	-96	-138	-21
Вологодская область	-10	-20	-21	-15	-7
Калининградская область	87	94	102	104	60
Ленинградская область	169	190	207	159	114
Мурманская область	-157	-103	-101	-134	10
Новгородская область	-2	-2	0	-1	14
Псковская область	-20	-18	-20	-22	-14
г. Санкт-Петербург	155	64	67	117	18
Республика Адыгея (Адыгея)	117	112	122	107	71
Республика Калмыкия	-112	-62	-49	-61	91
Республика Крым	33	42	44	85	17
Краснодарский край	129	66	74	123	56
Астраханская область	-35	-59	-63	-44	-25
Волгоградская область	-9	3	2	-2	-5
Ростовская область	14	19	23	21	24
г. Севастополь	236	312	324	484	90
Республика Дагестан	-48	-13	-15	-27	-17
Республика Ингушетия	47	20	25	7	37
Кабардино-Балкарская Республика	-15	7	5	9	-10
Карачаево-Черкесская Республика	-63	-7	-9	-36	-13
Республика Северная Осетия-Алания	-65	-51	-56	-49	-35
Чеченская Республика	-23	-18	-23	-21	-30
Ставропольский край	43	28	29	38	5
Республика Башкортостан	8	10	10	4	-2

	2011-2016	2017-2022	2017-2023	2016	2023
Республика Марий Эл	-24	-2	-1	-18	8
Республика Мордовия	7	-13	-13	67	2
Республика Татарстан (Татарстан)	46	32	35	43	20
Удмуртская Республика	-42	-28	-30	-36	-14
Чувашская Республика	-36	-28	-29	-18	-8
Пермский край	-15	-25	-27	-22	-9
Кировская область	-95	-63	-62	-84	4
Нижегородская область	0	-5	-5	-13	1
Оренбургская область	-72	-40	-42	-59	-20
Пензенская область	-18	-27	-27	-19	-3
Самарская область	22	13	14	15	11
Саратовская область	28	-4	-6	23	-13
Ульяновская область	-28	-18	-18	-15	-4
Курганская область	-113	-69	-73	-93	-29
Свердловская область	11	4	4	1	3
Ханты-Мансийский автономный округ	16	18	35	30	121
Ямало-Ненецкий автономный округ	-153	-70	-71	-142	-5
Тюменская область	142	85	91	143	36
Челябинская область	14	-3	-2	8	6
Республика Алтай	-60	-29	-32	-42	-21
Республика Тыва	-82	-20	-31	-33	-74
Республика Хакасия	5	-2	-2	11	-3
Алтайский край	-67	-54	-55	-73	-8
Красноярский край	15	8	13	19	34
Иркутская область	-27	-19	-23	-27	-26
Кемеровская область - Кузбасс	-18	-18	-20	-14	-14
Новосибирская область	70	31	33	61	18
Омская область	-26	-56	-60	-43	-28
Томская область	26	-10	-16	-3	-46
Республика Бурятия	-37	-21	-23	-37	-15
Забайкальский край	-106	-78	-85	-98	-50
Республика Саха (Якутия)	-70	7	8	-37	8
Камчатский край	-110	-57	-53	-120	24
Приморский край	-26	-27	-30	-28	-21
Хабаровский край	-19	-19	-20	-17	-4
Амурская область	-60	-33	-38	-51	-32
Магаданская область	-131	-79	-84	-62	-31
Сахалинская область	-66	-34	-38	-31	-29
Еврейская автономная область	-132	-92	-101	-119	-61
Чукотский автономный округ	-88	-33	-29	-147	31

Источник: расчет ЦСР на основе данных Росстата

Таблица 218. Число субъектов Российской Федерации, в которых отмечается естественная убыль населения

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Российская Федерация	0,0	-0,9	-1,5	-2,2	-4,7	-7,2	-4,1	-3,3
Центральный федеральный округ	-1,8	-2,4	-3,0	-3,3	-6,0	-8,5	-5,1	-4,0
Северо-Западный федеральный округ	-0,7	-1,7	-2,1	-2,8	-5,4	-8,3	-5,2	-4,5
Южный федеральный округ	-0,8	-1,9	-2,4	-3,0	-5,3	-8,4	-5,4	-4,2
Северо-Кавказский федеральный округ	8,1	7,3	6,8	6,2	4,8	3,5	4,9	5,3
Приволжский федеральный округ	-0,7	-2,0	-2,6	-3,3	-6,5	-8,9	-5,3	-4,9
Уральский федеральный округ	1,9	0,9	0,1	-0,7	-3,3	-5,2	-2,3	-1,9
Сибирский федеральный округ	0,8	-0,4	-1,5	-2,5	-5,0	-7,4	-4,8	-4,1
Дальневосточный федеральный округ	0,9	0,0	-0,1	-1,1	-2,7	-5,0	-3,1	-2,9
Число субъектов Российской Федерации с отрицательным значением коэффициента	45	58	63	66	71	75	73	70

Источник: расчет ЦСР на основе данных Росстата

### **Приложение 3. О методике расчета ВДС городских агломераций**

ВДС городских агломераций равен сумме ВДС муниципалитетов, входящих в ее состав. Перечень муниципалитетов определен по данным маятниковой миграции: >15% трудоспособного населения муниципалитета регулярно ездит в ядро (данные сотовых операторов, Методика ООН).

ВДС муниципалитетов определен через соотношение показателей Фонд оплаты труда (ФОТ) и Валовый региональный продукт (ВРП):

1. ФОТ без малых предприятий в муниципалитете (данные Росстат) досчитывается до полного круга путем умножения на соотношения ФОТ без малых предприятий и ФОТ по полному кругу организаций в соответствующем регионе (данные Росстата).

2. Для расчета ВДС муниципалитета досчитанный до полного круга ФОТ муниципалитета умножается на соотношение ФОТ по полному кругу организаций и ВРП региона (данные Росстата).

ВДС Московской и Санкт-Петербургской агломераций рассчитывается как сумма ВРП ядра и ВДС муниципалитетов, входящих в состав агломерации.

Таблица 1. ВДС городских агломераций, млрд руб.

<b>№</b>	<b>Агломерация</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
1	Кавминводы	168	182	195	199	225	262
2	Астраханская	344	447	453	357	484	497
3	Барнаульская	294	312	336	352	441	497
4	Владивостокская	512	551	618	620	782	920
5	Волгоградская	595	666	689	685	723	827
6	Воронежская	560	601	642	687	828	893
7	Екатеринбургская	1350	1474	1536	1499	1870	2138
8	Ижевская	331	379	407	391	511	552
9	Иркутская	432	486	511	503	636	763
10	Казанская	809	918	981	1006	1244	1518
11	Калининградская	336	378	405	425	513	557
12	Кемеровская	263	302	284	280	417	516
13	Краснодарская	902	942	961	1039	1293	1862
14	Красноярская	701	814	905	931	1035	1078
15	Липецкая	413	482	449	481	695	633
16	Махачкалинская	371	415	439	432	483	570
17	Московская	19489	22191	23739	24371	29412	34369
18	Нижегородская	966	1051	1111	1084	1324	1557
19	Новокузнецкая	282	338	311	293	497	579
20	Новосибирская	982	1077	1088	1099	1303	1563
21	Омская	568	594	628	613	604	725
22	Оренбургская	427	509	505	477	629	712
23	Пензенская	234	261	283	296	337	356

№	Агломерация	2017	2018	2019	2020	2021	2022
24	Пермская	642	714	787	735	878	1012
25	Ростовская	750	831	886	911	1092	1228
26	Рязанская	320	319	327	339	401	464
27	Самарская	1025	1127	1169	1126	1472	1582
28	Санкт-Петербургская	4686	5280	5733	5904	10139	11974
29	Саратовская	356	387	400	406	484	624
30	Сочинская	225	257	269	244	303	419
31	Ставропольская	244	258	287	292	342	403
32	Томская	289	303	314	311	384	439
33	Тульская	388	427	425	437	557	642
34	Тюменская	763	915	888	848	1145	1239
35	Улан-Удинская	136	151	164	177	203	241
36	Ульяновская	261	285	316	305	344	399
37	Уфимская	769	922	981	903	1077	1222
38	Хабаровская	443	482	501	496	589	631
39	Чебоксарская	222	236	254	254	294	363
40	Челнинская	266	300	319	318	401	484
41	Челябинская	707	763	769	768	985	1090
42	Ярославская	386	412	434	421	489	513

Таблица 2. Расчет ВДС Московской и Санкт-Петербургской агломераций и изменение их доли в совокупном ВРП по РФ за 2017-2022 годы

Агломерация	ВДС, трлн руб.						Доля ВДС агломерации в совокупном ВРП по РФ, %						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Изменение за период
Московская агломерация	18,2	21,3	22,8	24,1	29,4	34,4	22,8	23,6	24,0	25,5	24,1	24,4	+1,6 п.п.
Санкт-Петербургская агломерация	4,7	5,3	5,7	5,9	10,1	12,0	5,9	5,9	6,0	6,3	8,3	8,5	+2,6 п.п.
Сумма ВРП регионов РФ	79,7	90,2	95,1	94,4	122,2	140,7							
Московская и Санкт-Петербургская агломерации	22,9	26,6	28,5	30,0	39,6	46,3	28,7	29,5	30,0	31,8	32,4	32,9	+4,3 п.п.



#### Приложение 4. Критерии определения 2000 опорных населенных пунктов

<b>Критерии, на основании которого населенный пункт включен в перечень опорных</b>	
1	Статус административного центра субъекта Российской Федерации
2	Является ядром городской агломерации (численность населения города свыше 250 тыс. чел.) Является ядром городской агломерации (численность населения города свыше 100 тыс. чел. при наличии в часовой транспортной доступности не менее двух городов с численностью населения свыше 100 тыс. чел.) <i>(для Пятигорска – ядра агломерации КМВ)</i>
3	Входит в состав городской агломерации, и реализуются новые инвестиционные проекты, существенно влияющие на экономику территории
4	Входит в состав городской агломерации и обеспечивает национальную безопасность
5	Входит в состав городской агломерации, и основная функция населенного пункта состоит в обслуживании критически важной инфраструктуры
6	Входит в состав городской агломерации и является крупнейшим по численности населения населенным пунктом в городском округе, которому присвоен статус наукограда
7	Входит в состав городской агломерации, и численность населения превышает 5% от численности населения ядра агломерации. Входит в состав городской агломерации, и численность населения превышает 100 тыс. чел. <i>(для городов Московской агломерации)</i> Входит в состав городской агломерации, и численность населения превышает 1% от численности населения ядра агломерации <i>(для городов Санкт-Петербургской агломерации)</i>
8	Реализуются новые инвестиционные проекты, существенно влияющие на экономику территории
9	Крупнейший по численности населения населенный пункт в составе ЗАТО
10	Иной населенный пункт, обеспечивающий национальную безопасность
11	Крупнейший по численности населения населенный пункт в приграничном муниципальном образовании, обеспечивающий безопасность государственной границы
12	Основная функция населенного пункта состоит в обслуживании критически важной инфраструктуры

<b>Критерии, на основании которого населенный пункт включен в перечень опорных</b>	
13	Крупнейший по численности населения населенный пункт в городском округе, которому присвоен статус наукограда
14	Населенный пункт, который является основным центром предоставления социальных услуг для одного или нескольких муниципальных образований, определенный высшим должностным лицом субъекта Российской Федерации

## Приложение 5. Систематизация действующих территориальных критериев предоставления межбюджетных субсидий в разрезе государственных программ

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
ГП «Развитие физической культуры и спорта» (от 30.09.2021 №1661)					
1	на осуществление капитальных вложений	региональный повышающий коэффициент для субъектов РФ: 1,5 для геостратегических территорий (ДФО, СКФО, Крым, г. Севастополь, Калининградской обл., регионы АЗРФ)	преимущество приграничные муниципальные образования -	+	+
2	на государственную поддержку организаций, входящих в систему спортивной подготовки	региональный повышающий коэффициент для субъектов РФ: 1,5 для геостратегических территорий (ДФО, СКФО, Крым, г. Севастополь, Калининградской обл., регионы АЗРФ)	-	+	+
3	приобретение спортивного оборудования и инвентаря для приведения организаций дополнительного образования со специальным наименованием «спортивная школа», использующих в своем наименовании слово «олимпийский» или образованные на его основе слова или словосочетания, в нормативное состояние	региональный повышающий коэффициент для субъектов РФ: 1,5 для геостратегических территорий (ДФО, СКФО, Крым, г. Севастополь, Калининградской обл., регионы АЗРФ)	-	+	+

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
4	оснащение объектов спортивной инфраструктуры спортивно-технологическим оборудованием	-	преимущество - приграничные муниципальные образования	+	+
5	создание и модернизация объектов спортивной инфраструктуры государственной собственности субъектов РФ (муниципальной собственности), а также при приобретении (выкупе) в государственную собственность субъектов РФ (муниципальную собственность) объектов недвижимого имущества для занятий физической культурой и спортом	три из шести частей субсидии - региональный повышающий коэффициент для субъектов РФ: 1,5 для геостратегических территорий (ДФО, СКФО, Крым, г. Севастополь, Калининградской обл., регионы АЗРФ); одна часть - Владивосток, Самара, Санкт-Петербург, Улан-Удэ и Челябинск		+	+
6	Республике Крым на оказание финансовой поддержки организации, реализующей дополнительную образовательную программу спортивной подготовки для детей, проявивших выдающиеся способности в области футбола	Республика Крым		-	-
7	Свердловской области, возникающих при строительстве объектов капитального строительства, включенных в программу подготовки к проведению XXXII всемирной летней универсиады 2023 года в г. Екатеринбурге	Свердловская область		-	-
8	создание (реконструкция) объектов спортивной инфраструктуры массового спорта на основании соглашений о ГЧП, МЧП и КС	повышающий коэффициент 1,2 - для проектов в i-м субъекте РФ, набравших 55 баллов, согласно порядку отбора, утвержденному Минспорта РФ (еще не принят)		+	+

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
9	закупка оборудования, покрытий и комплектующих для создания или модернизации спортивных велодорожек	-		+	+
10	закупка и монтаж оборудования для создания «умных» спортивных площадок	<p>Два типа площадок:</p> <p>1) «умные» спортивные площадки, число на 2022 - 2030 гг.: для СКФО, ДФО (кроме Магаданской области), АЗРФ (кроме ЯНАО), Калининградской обл. и Республики Крым - не менее 15 площадок, для г. Севастополя - не менее 16, для г. Байконура - не менее 12, для остальных (кроме Магаданской области и ЯНАО) - не менее 14 площадок;</p> <p>2) модульные спортивные сооружения: для СКФО - не менее 4, ДФО (кроме Магаданской области), АЗРФ (кроме ЯНАО), для Калининградской области, Республики Крым и г. Севастополя - не менее 3; для остальных субъектов РФ (кроме Магаданской области и ЯНАО) - не менее 2.</p>		+	+
11	4 новых региона: оснащение организаций, осуществляющих деятельность в области физической культуры и спорта и (или) в сфере образования, новым спортивным оборудованием и инвентарем	4 новых региона		-	-
12	4 новых региона: адресная финансовая поддержка организаций, входящих в систему спортивной подготовки	4 новых региона		-	-

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
13	4 новых региона: обеспечение участия спортивных сборных команд в спортивных мероприятиях	4 новых региона		-	-
14	Премирование регионов - победителей ночной хоккейной лиги			+	-
15	Премирование регионов - победителей фестиваля культуры и спорта народов Юга России	регионы Юга России (ЮФО, СКФО)		-	-
ГП «Развитие промышленности» (ПП РФ от 15.04.2014 №328)					
1	реализация инвестиционных проектов по организации добычи и переработки многокомпонентных руд, в том числе содержащих цветные и благородные металлы (Чукотский АО)	Чукотский АО		-	-
2	реализация инвестиционных проектов в сфере добычи и переработки цветных металлов (Республика Тыва)	Республика Тыва		-	-
3	реализация региональных программ развития промышленности	Повышающий коэффициент: 0,1 - для геостратегических территорий и регионов с низким уровнем СЭР и 0,2 - для новых 4 регионов (остальные регионы - 0).		+	+
4	СЭР 2022-2026: докапитализация ФРП (Мордовия)	Республика Мордовия		-	-
5	РФПРФ, докапитализация микрокредитной компании (Белгородская область)	Белгородская область		-	-
6	ФРП: поддержка промышленности на территориях, на которых введен средний уровень реагирования (Республика Крым, Белгородская область, Брянская область, Курская область, г. Севастополь)	Республика Крым, Белгородская область, Брянская область, Курская область, г. Севастополь		-	+

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
7	ФРП (Еврейская АО)	Еврейская АО		-	-
8	ФРП (Смоленская область)	Смоленская область		-	-
9	ФРП (4 новых региона)	4 новых региона		-	-
10	закупка и монтаж оборудования для пищеблоков (4 новых региона)	4 новых региона		-	-
11	автомобили скорой медицинской помощи (4 новых региона)	4 новых региона		-	-
12	школьные автобусы (4 новых региона)	4 новых региона		-	-
13	общественный транспорт (4 новых региона)	4 новых региона		-	-
14	товары для детей, учебного оборудования, музыкальных инструментов и звукового оборудования, спортивного инвентаря (4 новых региона)	4 новых региона		-	-
15	Оснащение создаваемых научно-производственных центров испытаний и компетенций в области развития технологий беспилотных авиационных систем			+	-?
16	аппаратно-программные комплексы для определения предрасположенности к занятиям видами спорта, скрининговой оценки организма и тестирования уровня физической подготовленности в рамках пилотного	Краснодарский край		-	-

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
	проекта по созданию центра раннего физического развития (Краснодарский край)				
17	создание, модернизация и (или) реконструкция объектов инфраструктуры индустриальных (промышленных) парков, промышленных технопарков или технопарков в сфере высоких технологий	-		+	+
ГП «Комплексное развитие сельских территорий» (ПП РФ от 31.05.2019 №696)					
1	Развитие жилищного строительства на сельских территориях и повышение уровня благоустройства домовладений		сельские населенные пункты, опорные населенные пункты)	+	+
2	Оказание содействия сельскохозяйственным товаропроизводителям в обеспечении квалифицированными специалистами		сельские территории	+	+
3	Благоустройство сельских территорий		сельские территории	+	+
4	Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях		сельские территории	+	+
5	Обеспечение комплексного развития сельских территорий		сельские территории	+	+
ГП «Развитие образования» (ПП РФ от 26.12.2017 №1642)					



	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
1	Создание новых мест в общеобразовательных организациях			+	+
2	Обновление материально-технической базы для организации учебно-исследовательской, научно-практической, творческой деятельности, занятий физической культурой и спортом в образовательных организациях (ФП «Успех каждого ребенка»)	- регионы с расчетной бюджетной обеспеченностью менее 0,85; - поправочный коэффициент, для регионов ДФО - 1,5;	Убывание приоритетности: 1) для сельской местности; 2) для городов с населением до 250 тыс. человек;	+	+
3	На региональные проекты, входящие в состав НП «Образование»	- поправочный коэффициент для регионов ДФО - 1,5;	сельская местность и малые города	+	+
4	Новые места в общеобразовательных организациях, расположенных в сельской местности и поселках городского типа		сельская местность и поселки городского типа, за исключением городских округов, на территории которых находятся административные центры субъектов РФ	+	+

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
5	Модернизацию инфраструктуры общего образования в отдельных субъектах РФ			+	+
6	Национально-региональной системы независимой оценки качества общего образования			+	-
7	Капитальные вложения в объекты госсобственности субъектов РФ и (или) на предоставление ими субсидий местным бюджетам			+	+
8	Создание дополнительных мест для детей в возрасте от 1,5 месяцев до 3 лет дошкольного образования			+	+
9	Республики Бурятия, Дагестан, Ингушетия, Тыва и Чеченская: создание новых мест в общеобразовательных организациях в целях ликвидации 3-й смены обучения и формирования условий	Республики Бурятия, Дагестан, Ингушетия, Тыва и Чеченская Республика		-	-
10	Дополнительных мест для детей в возрасте от 1,5 до 3 лет любой направленности (исключая государственные и муниципальные организации)			+	+
11	Компенсационных выплат учителям, прибывшим (переехавшим) на работу в сельские населенные пункты, рабочие поселки, города с населением до 50 тыс. чел.	размер единовременной компенсационной выплаты учителям: 1 млн рублей, - для субъектов РФ, кроме ДФО; 2 млн рублей - для регионов ДФО;	сельские населенные пункты, либо рабочие поселки, либо поселки городского типа, либо города с населением до 50 тыс. человек	+	+

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
12	Ставропольский край_ образовательные мероприятия на базе ГАУ ДПО «Центр знаний "Машук»	Ставропольский край	г. Пятигорск	-	-
13	Благоустройство зданий государственных и муниципальных общеобразовательных организаций в целях соблюдения требований к воздушно-тепловому режиму, водоснабжению и канализации			+	+
14	Дополнительные места в общеобразовательных организациях в связи с ростом числа обучающихся, вызванным демографическим фактором			+	-
15	Бесплатное горячее питание обучающихся, получающих начальное общее образование в государственных образовательных организациях			+	+
16	Модернизация школьных систем образования	Для 4 новых регионов - коэффициент потребности реализации проекта в ближайший год равен 1, для остальных регионов - $k_i$ (корректирующий коэффициент для объектов, планируемых к реализации в рамках одного финансового года в очередном финансовом году)	обеспечение субъектами РФ приоритизации объектов капитального ремонта, расположенных в сельской местности и малых городах (городах с населением менее 50000 человек);	+	+

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
17	Обеспечение отдыха и оздоровления детей, проживающих в АЗРФ	АЗРФ		-	-
18	Бурятия, Ингушетия и Забайкальский край _создание дополнительных мест для детей в возрасте от 3 до 7 лет в дошкольных организациях	Бурятия, Ингушетия и Забайкальский край		-	-
19	Новгородская область: капитальный ремонт зданий общежитий региональных учреждений среднего профессионального образования	Новгородская область		-	-
20	Создание современной инфраструктуры для отдыха детей и их оздоровления путем возведения некапитальных строений, сооружений (быстровозводимых конструкций), а также при проведении капитального ремонта объектов инфраструктуры организаций отдыха детей и их оздоровления		поправочный коэффициент: регионы ДФО - 1,5; для остальных - 1.	+	+
21	Стимулирование спроса на отечественные беспилотные авиационные системы			+	-
ГП «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации» (ПП РФ от 30.12.2017 №1710)					
1	молодым семьям на приобретение (строительство) жилья	В случае образования нераспределенного остатка - он распределяется регионам ДФО		+	?
2	развитие жилищного строительства	30% субсидии - распределяются субъектам РФ с ИБО до 0,70; 70% - для субъектов РФ с ИБО >0,70 в зависимости от коэффициента результативности проектов (ввод жилья на 1 единицу субсидии)	до 5% - на территориях приграничных муниципальных образований	+	+

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
3	переселение граждан из аварийных жилых помещений, расположенных в зоне Байкало-Амурской магистрали	Республики Бурятия, Забайкальского края, Амурской и Иркутской областей		-	-
4	сейсмоусиление объектов	- 27 регионов, расположенных в сейсмических районах; - повышающий коэффициент для регионов ДФО - 2		-	-
5	Капвложения и мероприятия, не относящихся к капвложениям			...	-
6	переселение граждан из непригодного жилищного фонда (рудник БКПРУ-1 ПАО «Уралкалий», в г. Березники, Пермский край)	Пермский край		-	-
7	компенсация отдельным категориям граждан оплаты взноса на капитальный ремонт общего имущества в многоквартирном доме			+	-
8	Чеченская Республика: переселение граждан, проживающих в оползневых и сейсмических зонах	Чеченская Республика		-	-
9	поддержка обустройства мест массового отдыха населения (городских парков)	регионы, для которых ИБО в планируемом году меньше или равен 1, и г. Севастополь.	города с численностью населения до 250 тыс. человек.	+	+
10	поддержка государственных и муниципальных программ формирования современной городской среды	- кроме 4 новых территорий; - разные требования для регионов с ИБО >1 и <1; - в случае отказа субъекта РФ от получения субсидии средства распределяются между регионами ДФО	Обязательность включения в перечень получателей субсидии административны	+	+

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
			х центров субъектов РФ; монопрофильных МО, исторических поселений федерального значения, муниципальных образований, имеющих статус наукограда, приграничных муниципальных образований		
11	сокращение доли загрязненных сточных вод	Республика Марий Эл, Республика Татарстан, Чувашская Республика, Астраханская, Волгоградская, Вологодская, Ивановская, Костромская, Московская, Нижегородская, Самарская, Саратовская, Тверская, Ульяновская и Ярославская области.		-	+
12	строительство и реконструкция объектов питьевого водоснабжения	за исключением гг. Москвы и Санкт-Петербурга		+	+
13	переселению граждан из не предназначенных для проживания строений, созданных в период промышленного освоения Сибири и Дальнего Востока	Республика Бурятия, Республика Саха (Якутия), Забайкальский край,		-	+

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
		Красноярский край, Амурская, Иркутская, Тюменская области, ХМАО, ЯНАО			
14	Нижегородской области на реализацию мероприятий в рамках подготовки и проведения празднования 800-летия основания г. Нижнего Новгорода	Нижегородская область	г. Нижний Новгород	-	-
15	Краснодарский край: развитие коммунальной инфраструктуры в г. Геленджике (концессионное соглашение)	Краснодарский край	г. Геленджик	-	-
16	Развитие инфраструктуры			+	+
17	Обеспечение детей-сирот жилыми помещениями			+	-
18	Индивидуальные программы СЭР субъектов РФ	Республика Калмыкия, Республика Марий Эл, Чувашская Республика, Алтайский край, Курганская область, Псковская область		-	+
19	Красноярский край: переселение из района Крайнего Севера граждан, проживающих в г. Норильске	Красноярский край		-	-
20	Комфортная городская среда в муниципальных образованиях - победителях Конкурса лучших проектов	ДФО - особый порядок		-	-
21	Приморский край: поддержка семей при рождении 3 го ребенка или последующих детей в части погашения обязательств по ипотечным кредитам	Приморский край		-	-
22	Республика Тыва: льготная ипотечная программа	Республика Тыва		-	-
ГП «Развитие здравоохранения» (ПП РФ от 26.12.2017 №1640)					

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
12	предупреждение и борьба с социально значимыми инфекционными заболеваниями			+	-
2	капвложения в объекты государственной и муниципальной собственности ФП Онкологии, детского здравоохранения и развития инфраструктуры			+	+
3	закупка авиационных работ (ФП первичной медико-санитарной помощи)	ДФО и регионы с ИПР - отдельный расчет		+	+
4	высокотехнологичная мед помощь, не включенная в базовую программу ОМС	Фактор масштаба и межрегиональной солидарности: повышающий коэффициент 1,2, если одновременно выполняются два условия: 1) плановый объем за счет средств субъекта РФ - не менее чем на 7 тыс. чел. 2) предусмотрена возможность оказания высокотехнологичной помощи для граждан других субъектов РФ.		?	?
5	единовременные компенсационные выплаты медицинским работникам, прибывшим (переехавшим) на работу в сельские населенные пункты, либо рабочие поселки, либо поселки городского типа, либо города с населением до 50 тыс. человек	Размер: 2 млн руб. для врачей и 1 млн руб. для фельдшеров - ДФО, АЗРФ и Крайний Север; 1,5 и 0,75 млн руб. - удаленные труднодоступные территории; 1,0 и 0,5 - остальные.		+	+
6	паллиативная медицинская помощь	-		+	-
7	создание ЕГИСЗ	Кроме 4 новых регионов и Москвы		+	-



	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
8	профилактика развития сердечно-сосудистых заболеваний			+	+
9	формирование приверженности здоровому образу жизни	Отбор: регионы с повышенным уровнем заболеваемости наркологическими расстройствами (выше среднероссийского) и пониженным уровнем населения, ведущего здоровый образ жизни (<6,5%)		+	+
10	модернизация первичного звена здравоохранения	- для 4 новых территорий - своя формула; - исключено наличие ЗАТО (ФМБА); - ограничение диапазона ИБР от 1 до 4,5 (26 регионов)		+	+
11	оснащение региональных сосудистых центров и первичных сосудистых отделений	- для 4 новых регионов - своя формула; - ДФО - поправочный коэффициент: суммарный объем доведения для регионов ДФО - не менее 7,2% общей суммы расходов; - поправочный коэффициент при малой численности населения в субъекте Российской Федерации: 1,5 - если < 500 тыс. чел, 1,2 - от 500 до 3000 тыс., 1 - > 3000;		+	+
12	переоснащение медицинских организаций (онкология)	- кроме 4 новых регионов и регионов с численностью населения < 100 тыс. чел. - поправочный коэффициент при малой численности населения субъекта РФ: 2,2 - если < 500 тыс. чел, 1,5 - от 500 до 1500 тыс., 1 - > 1500;		?	?

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
13	капремонт и (или) оснащение медицинских организаций	- кроме 4 новых регионов;		+	+
14	оснащение медицинских организаций, реабилитация	- кроме 4 новых регионов; - ДФО - поправочный коэффициент: суммарный объем доведения для регионов ДФО - не менее 7,2% общей суммы расходов; - поправочный коэффициент при малой численности населения субъекта РФ: 1,5-если < 500 тыс. чел., 1,1 - от 500 до 2000 тыс., 1 - > 2000;		+	+
15	массовое обследование новорожденных (расширенный неонатальный скрининг)			+	-
16	обеспечение детей с сахарным диабетом 1 типа, нуждающихся в системах непрерывного мониторинга глюкозы			+	-
17	4 новых региона: оснащение региональных сосудистых центров и первичных сосудистых отделений	4 новых региона		-	-
18	4 новых региона: оснащение онкология	4 новых региона		-	-
19	4 новых региона: массовое обследование новорожденных (расширенный неонатальный скрининг)	4 новых региона		-	-
20	ДНР: оснащение «Больница интенсивного лечения г. Мариуполя»	ДНР		-	-
21	Тверская область: укрепление материально-технической базы «Зубцовская центральная районная больница»	Тверская область		-	-
22	борьба с гепатитом С			+	-

	Краткое наименование субсидии по госпрограмме	Территориальные критерии приоритизации и распределения субсидий		Субсидии, направленные на все регионы	Потенциальный инструмент СПР
		региональные	муниципальные		
ГП «Содействие занятости населения» (ПП РФ от 15.04.2014 №298)					
1	дополнительные мероприятия в сфере занятости населения и повышение мобильности трудовых ресурсов	Размер финансовой поддержки, предоставляемой работодателю для привлечения одного работника: ДФО и АЗРФ - от 225 тыс. до 1 млн; регионы - 225 тыс.		+	+
2	повышение эффективности службы занятости			-	+